12e Année N° 554. 50 centimes 1er Mai 1909 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO

JOE JEANNETTE ET MAC VEA APRES LEUR MATCH

Au Match d'Association Paris-Marseille.

Le Stade Helvétique Marseillais a battu le Club Athlétique Parisien dans la finale du Championnat de France.

(*Voir page 281.*)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :. FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: EDITIONS D'ART
90, Aven. des Champs-Élysées et 9, Aven. de l'Opéra

Abonnements :
Paris et Départ., 24 fr. — Étranger, 28 fr.
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numéros spéciaux.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

HERNIE

SEUL LE **BANDAGE CLAVERIE**

PNEUMATIQUE, IMPERMÉABLE ET SANS RESSORT

PROCURE UN SOULAGEMENT ***IMMÉDIAT*** *ET UNE CONTENTION* ***ABSOLUE***

BROCHURE FRANCO
A. CLAVERIE
234, Faubourg Saint-Martin, PARIS.

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

ED. PINAUD

18, Place Vendôme. PARIS

Boisson Tonique

et

Agréable

PICON PICON PICON PICON PICON

A Base D'ORANGE et de QUINQUINA

POUR AVOIR LES MEILLEURES JANTES BOIS EN VÉRITABLE ÉRABLE AMÉRICAIN

EXIGEZ LES MARQUES

KUNDTZ

&

FAIRBANKS-BOSTON

(SE MÉFIER DES CONTREFAÇONS & IMITATIONS)

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS

L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

L'ÉCONOMIE PAR LES PNEUS CUIRASSE CANNELÉE

DUNLOP

LA SÉCURITÉ PAR LES PNEUS FERRÉS CUIRASSE ARMÉE

LA PLUS GRANDE MANUFACTURE DE
STORES
DEWEZ 210, RUE SAINT-DENIS **PARIS**
INSTALLATION COMPLÈTE de STORES pour
Châteaux, Villas, Appartements, Magasins, Bureaux, etc.
POSE EN PROVINCE

Vous souffrez des HÉMORROÏDES
Prenez le matin dans un demi verre d'eau deux cuillerées de
RUBINAT LLORACH

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne Nouvelle, PARIS.

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-poste de 10f. **TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.**

Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty*

SAVON BELFLOR
L.T. PIVER
PARIS

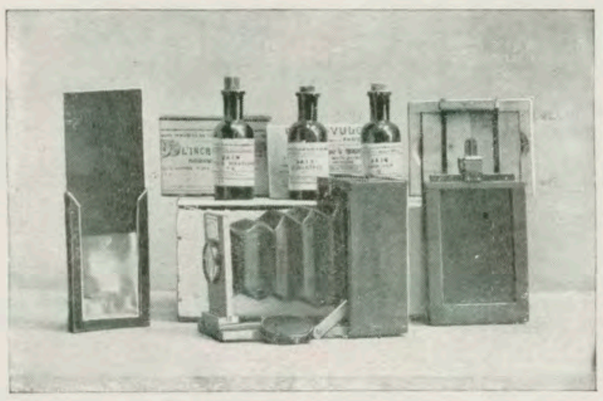
BENGALINE
Peinture Émail Perfectionnée
LA BENGALINE S'EMPLOIE SUR TOUT & PARTOUT

TOUS LES ABONNÉS DE "LA VIE AU GRAND AIR" ET DES PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie

PHOTOGRAPHES

Grâce au merveilleux appareil "L'INCROYABLE"
de la Photo Vulgarisatrice, 12, rue des Petites-Écuries

AUCUNE ÉTUDE PRÉALABLE A FAIRE AVEC CET APPAREIL



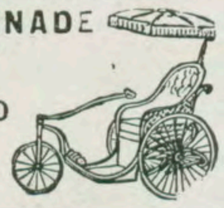
Cet appareil se compose de : une chambre noire à soufflet, glace dépolie pour la mise au point, un châssis double à volets pour les plaques, un objectif supérieur, une boîte de plaques, un paquet de papier sensible, une lanterne verre rouge, 3 flacons de bains, une instruction détaillée, etc.; il est envoyé franco à tous nos abonnés d'un an

Joindre 2 fr. 75 pour frais divers (France) — Colonies et Etranger : 4 francs

---

E SUCCÈS EN PHOTOGRAPHIE
PLAQUES & PAPIERS "AS DE TRÈFLE"

ITURE DE PROMENADE
DUPONT
Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Franco du Catalogue
E SUCCURSALE



Photographie d'Art *FEMINA*
tel de **BON** de réduction de 5% sur les tarifs
suffit de présenter ce bon 90, avenue des mps-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
ur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

Officiers Ministériels

Vente au Palais, le 8 mai 1909, à 2 heures.
Immeuble à Paris **RUE D'AVRON, 25 ET 27**
Revenu brut: 16.925 francs environ. Contenance : 665 mètres 50 cent. Mise à prix : 120.000 francs. S'adresser à Mes Marquis-Boudaille, Bonnin, Dernis et Gillet, avoués, et à Me Maurice Demanche, notaire.

Vente au Palais à Paris, le 13 mai 1909 à 2 heures.
1° Propriété à Paris **RUE DU DESSOUS DES BERGES**
Nos 44, 46 et 48. Contenance : 4.161 mètres environ. Mise à prix : 35.000 francs.

2° TERRAINS RUE CANTAGREL nos 14 à 26.
1° Contenance : 288 m. 48 cs. Mise à prix : 4.000 fr.
2° Contenance : 232 m. 35 cs. Mise à prix : 3.000 fr.
3° Contenance : 163 m. 56 cs. Mise à prix : 2.000 fr.
4° Contenance : 228 m. 03 cs. Mise à prix : 3.000 fr.
5° Contenance : 139 m. 22 cs. Mise à prix : 1.500 fr.

6° TERRAIN RUE CANTAGREL avec promesse de vente
Contenance : 2.052 m. 45 cs. Mise à prix : 20.000 fr.
S'adresser à Me Leboucq, avoué à Paris.

VENTE au Palais, à Paris, le 8 mai 1909, à deux heures. 1° Propriété à Paris.
16, PASSAGE LECHEVIN et impasse Saint-Ambroise
Rev. env. 11.500 fr. Mise à prix : 160.000 francs
2° Maison, à Paris **24 bis, PLACE DE LA NATION** et 31 avenue du Bel Air. Contenance : 240 mètres environ. Revenu brut : 20.088 francs 60 environ. Mise à prix : 225.000 francs.
3° Maison à Paris **29, AVENUE DU BEL AIR**
Contenance : 327 mètres 37 environ. Revenu brut : 20.701 francs 60 environ. Mise à prix : 225.000 fr.

4° PROPRIETE A FONTENAY-SOUS-BOIS
Villa Memoris n° 5. Revenu brut environ 800 francs. Mise à prix : 8 000 francs.

5° PROPRIETE A FONTENAY-SOUS-BOIS
Rue du Parc 33 Contenance 2.020 m. 10 environ. Revenu 3.200 francs environ. Mise à prix 35.000 fr.
S'adresser à Mes Delaunay et Malandrin, avoués, Breuillaud notaire à Paris.

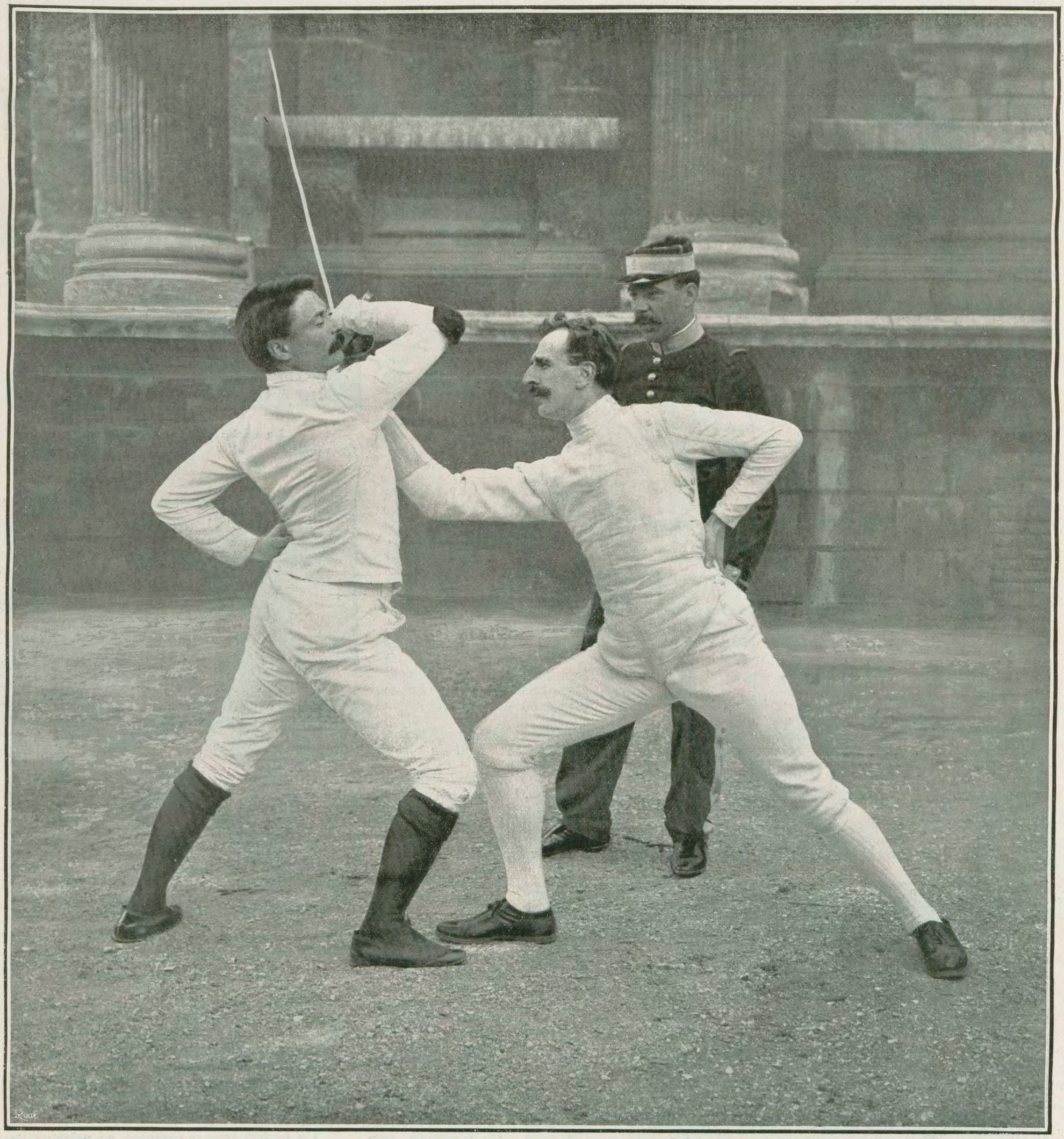
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on may 1st 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départ. 24 fr. — *Étranger* 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en plus gratuitement les numeros spéciaux.

1er Mai 1909 — N° 554
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne . . . 2 fr.
La page . . . . . 600 fr.
Encartage . . . . . 750 fr.



LES CHAMPIONNATS MILITAIRES D'ESCRIME (1)

M. Perrodon, lieutenant au 25e dragons (à droite), vainqueur du Championnat de Sabre individuel, officiers, faisant assaut avec M. Margraff, de l'Ecole de Saumur, classé second du Championnat. L'adjudant Cléry, de l'Ecole de Saumur, au second plan, premier au Tournoi de Nice 1909. Comme les années précédentes, ces épreuves avaient réuni un grand nombre de concurrents qui, tous, ont montré leur entraînement parfait aux armes de combat.

(1) Voir page 186.

L'INITIATION AUTOMOBILE (1)

Par H. PETIT

XIV. — ALLUMAGE *(fin)*. — CARBURATION

Après les derniers conseils aux néophytes pour la bonne marche et l'entretien de leur allumage, l'auteur s'attaque aux mystères de la carburation

Nous avons vu la dernière fois comment on installait l'allumage dans un monocylindre.

Dans les polycylindres, à chaque cylindre, correspondent à sa bobine :

1° Une borne B reliée à la bougie ;

2° Une borne I reliée à la vis platinée correspondante.

Il est indispensable d'avoir une idée nette du schéma de l'allumage de sa voiture pour trouver la panne, le cas échéant.

Soins à donner aux appareils d'allumage. Les trois quarts des pannes venant de l'allumage, il faut entretenir avec soin tous les organes qui peuvent devenir ainsi la source d'ennuis.

La bobine a généralement bon caractère et ne fait guère parler d'elle. Il est vrai que, quand elle se met de la partie, le chauffeur ne rit plus et songe au chemin de fer plus ou moins proche. Aussi, convient-il de la placer à l'abri de l'eau et de la boue, et surtout de la protéger contre la trop grande chaleur, qui ferait fondre son isolant : avis aux motocyclistes qui fixent côte à côte bobine et cylindre.

Les piles seront, de même, rangées dans un coffre, seules, dans une boîte en bois et non en métal ; la boîte en métal est un danger constant de court-circuit. Avant le départ, on mesurera leur débit à l'ampèremètre : elles devront donner au moins 3 ampères à 3 ampères 1/2.

Les accus seront traités avec le même soin. On les mesurera au voltmètre, après les avoir fait travailler sur une résistance pendant un instant. Au-dessous de 3 v. 6, ils devront être rechargés. Pas plus que les piles, ils ne s'accommodent de la chaleur.

Le trembleur. Voilà le grand coupable : quand on entend des ratés, on peut presque, à coup sûr, les lui attribuer. Il doit être toujours rigoureusement propre, exempt d'eau, de graisse et de poussière. Quelques gouttes d'huile sur la came suffisent pour une longue route. Les contacts platinés doivent être très propres : les nettoyer souvent à l'essence.

Si leur surface était noircie et inégale, on pourrait la rafraîchir au moyen d'une lime extra-douce ou de toile émeri n° 0.

Enfin, il sera nécessaire de procéder de temps en temps au réglage de la vis platinée : l'usure tend à l'éloigner du trembleur : il faudra veiller à ce que le contact ait lieu à chaque passage du bossage ou de l'encoche de la came.

La bougie sera nettoyée de temps en temps à l'essence, et grattée s'il y a lieu. *En aucun cas* elle ne doit être grasse.

Les fils devront avoir un bon isolement, surtout le fil de bougie. Les ligatures, faites avec soin, seront recouvertes de chatterton. Les contacts, bien décapés au préalable, devront être entretenus propres.

Moyennant quoi, votre allumage vous laissera tranquille, et ce n'est pas un mince avantage.

Laissant pour plus tard la question de l'allumage par magnéto, nous allons dire quelques mots de la carburation, avant de passer à l'examen des pannes.

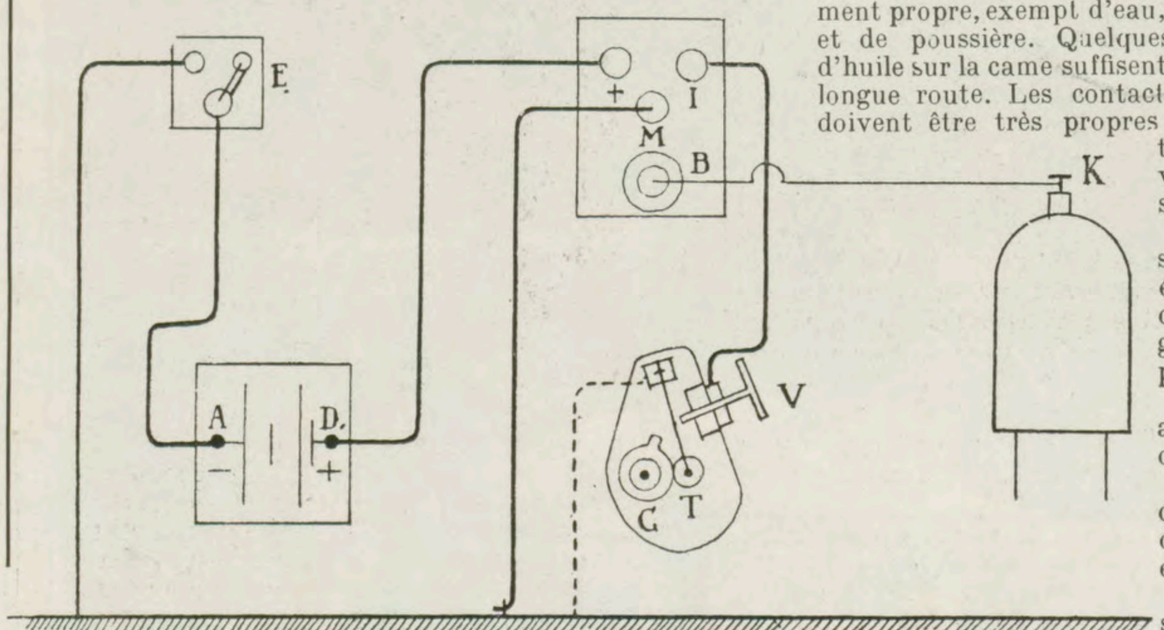
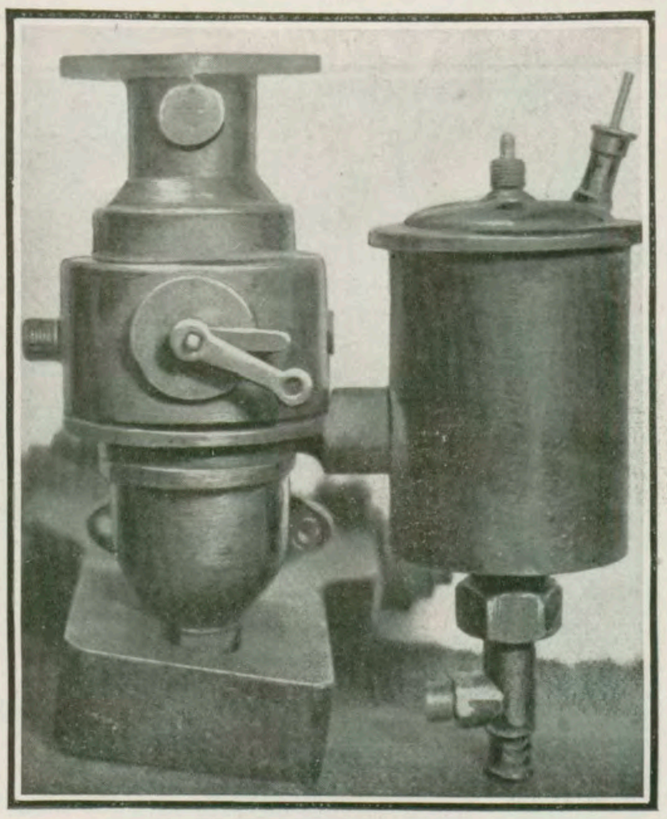


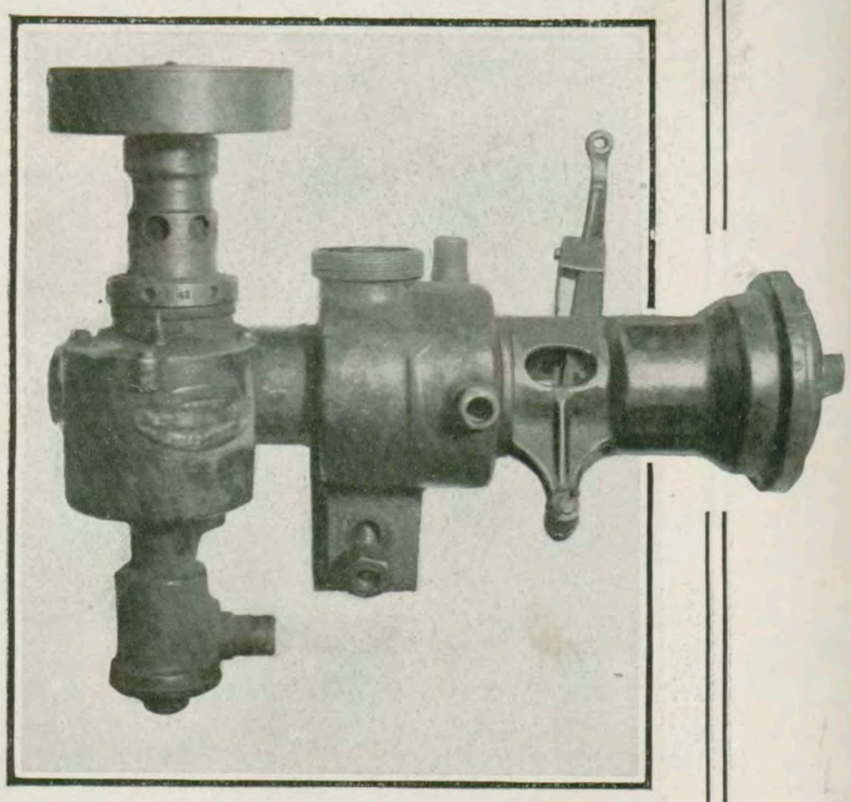
Schéma de l'allumage d'une voiture.

Le courant primaire, partant du pôle de la pile, va à la borne de la bobine, traverse l'enroulement primaire et en sort en I, pour se rendre à l'interrupteur, et de là à la masse. Il revient à la pile en passant par l'interrupteur à main. Le courant secondaire part de la borne B, pour aller à la bougie, et revient à la bobine par la masse.



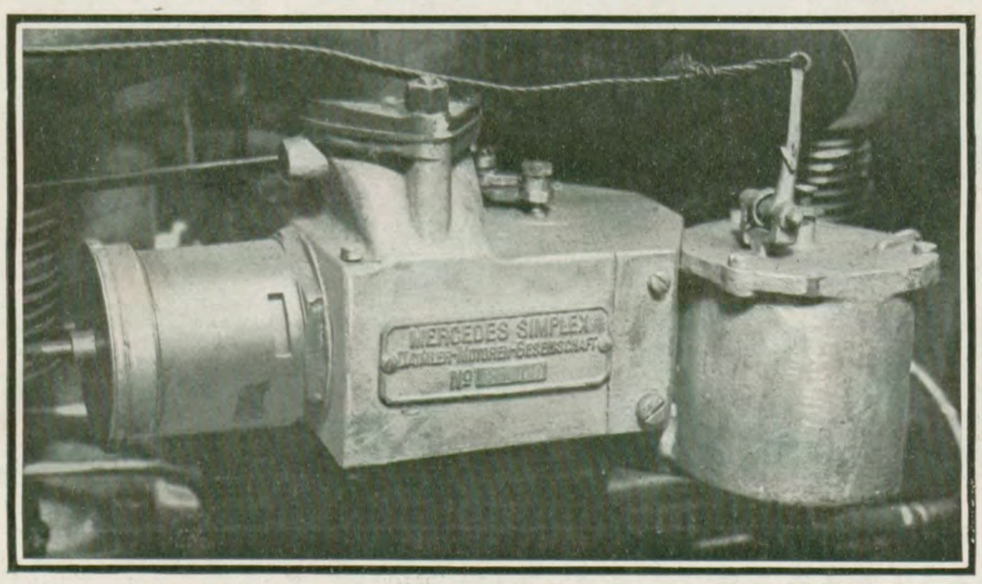
Le carburateur Longuemare.

Ce modèle est adopté par beaucoup de maisons qui n'ont pas leur type propre.



Le carburateur Krebs.

Le carburateur régulateur automatique est employé sur les voitures Panhard.



Le carburateur Mercédès.

L'admission des gaz est réglée par un piston, commandé par la manette sur le volant ou par l'accélérateur au pied.

La carburation Nos moteurs à pétrole nous le savons, se nourissent en général d'essence. L'essence, produit de la distillation fractionnée des pétroles bruts, est un mélange de divers hydrocarbures, tous volatiles, à la température ordinaire.

L'essence émet donc des vapeurs qui, se mélangeant à l'air, produisent un mélange explosif.

La formation de ce mélange dans les meilleures conditions de rendement et d'économie, constitue le problème de la carburation.

Le carburateur Les carburateurs, en usage à l'époque actuelle, sont tous du type dit à pulvérisation et à niveau constant.

Un carburateur se compose, en principe, de deux parties distinctes :

1° Un réservoir en communication directe avec le réservoir d'essence, et où le niveau du liquide est maintenu à un niveau constant ;

2° Un tuyau, dit chambre de carburation, dans lequel passe l'air aspiré par le moteur.

(A suivre.)

H. PETIT.

(1) Voir les n°s 528, 535 et suivants.

DURAY AVIATEUR

Par H. PETIT

Duray s'est mis à construire un aéroplane Notre collaborateur signale à nos lecteurs les particularités les plus saillantes de cet appareil

PROFITANT des loisirs forcés que leur vaut la suppression des courses en France en 1909, nos grands conducteurs occupent leur temps de leur mieux.

Le sympathique Duray construit un aéroplane sur lequel il fonde les plus grandes espérances.

Nous ne saurions mieux renseigner nos lecteurs sur cet appareil qu'en empruntant au mémoire qu'a bien voulu nous communiquer Duray, les détails qui vont suivre.

L'appareil de Duray et H. Matthys est un biplan muni d'un moteur quatre cylindres étudié et construit par les usines Lorraine-Dietrich. Il est dépourvu de queue et comporte simplement des gouvernails de profondeur et de direction, et ce, qui fait son originalité, des plans stabilisateurs latéraux.

Voici, en effet, les données du problème qui se pose à l'aviateur:

1° Equilibre longitudinal vertical ;
2° Equilibre longitudinal horizontal;
3° Equilibre transversal.

Equilibre longitudinal vertical D'après les inventeurs de l'appareil dont nous entretenons aujourd'hui nos lecteurs, il n'y a pas lieu de chercher l'équilibre longitudinal vertical.

Si, en effet, cet équilibre se rompt, l'aéroplane tend, soit à monter, soit à descendre : il est alors bien facile à l'aviateur de redresser son véhicule au moyen du gouvernail de profondeur.

Plusieurs appareils français (Farman, Delagrange) sont munis d'un empennage à l'arrière, empennage plutôt nuisible et qui, dit l'auteur du mémoire, est à l'aéroplane comme une troisième roue ajoutée à l'arrière d'une bicyclette, roue fixée dans le même plan que la roue arrière et qui devra forcément déraper dans les virages.

Equilibre longitudinal horizontal. Il n'y a pas lieu de rechercher davantage un stabilisateur dans le sens horizontal que dans le sens vertical, et cela pour les mêmes raisons. Le gouvernail de direction met à la disposition du conducteur un moyen suffisant d'assurer sa route.

Equilibre transversal Reste l'équilibre transversal, indispensable, celui-là : il ne faut pas que l'appareil penche à droite ou à gauche pendant la marche en ligne droite : de tout temps, les efforts des constructeurs se sont portés dans cette voie :

Les partisans des monoplans obtiennent cet équilibre par la forme de dièdre à arête inférieure qu'ils donnent à leur voilure.

Les Wright, eux, arrivent au résultat par le gauchissement des ailes, qui semble, à l'heure actuelle, approcher de la perfection. Il a cependant un inconvénient ; le gauchissement des ailes produit un changement dans la résistance offerte à la propulsion, et le gouvernail de direction doit intervenir pour maintenir la direction constante. D'autre part, la manœuvre de l'appareil Wright n'est pas aisée, chacun le sait. L'apprentissage est difficile, par conséquent dangereux. Dans l'aéroplane Duray et H. Matthys, les ailes sont indéformables. Entre les deux plans, et à chaque extrémité, deux plans mobiles autour d'un axe parallèle à l'axe géométrique de l'appareil assurent l'équilibre transversal par une inclinaison convenable.

L'orientation de ces plans est d'ailleurs commandée automatiquement par un pendule amorti, relié à eux par une transmission.

L'appareil s'incline-t-il? Le pendule, restant vertical, donne aux plans l'orientation convenable et l'aéroplane se relève.

Dans les virages, la force centrifuge agissant sur le pendule provoque l'inclinaison des plans, indispensable à un bon virage.

Naturellement, la forme, la masse du pendule, la nature des transmissions ont fait l'objet d'études approfondies, et leur réglage est une des tâches les plus ardues qu'ont eues à résoudre les inventeurs.

Les hélices Les hélices à rotation rapide sont nettement inférieures aux hélices lentes, comme rendement. L'influence de la raréfaction de l'air produite par une rotation rapide est une des causes dominantes de cette infériorité.

Nous ne pouvons mieux faire que de citer ici les auteurs du mémoire :

« Il est certain que, lorsqu'une hélice tourne à 2.000 tours, une des ailes avance dans l'air raréfié par l'autre, d'où, mauvais rendement. Mais autre chose encore : les ailes ou pales des hélices glissent sur l'air, c'est-à-dire qu'elles ne prennent pas dans l'air comme le filet d'un boulon (qui est une hélice aussi), prend en tournant dans son écrou; c'est-à-dire encore qu'une hélice qui a un pas d'un mètre, par exemple, ne fait pas avancer l'aéroplane d'un mètre par tour. Il y a donc glissement, et il arrive ce qu'il arrive lors des démarrages d'une automobile quand les roues patinent ou glissent dans la boue; plus on fait tourner le moteur vite, plus elles glissent ; elles glissent beaucoup moins quand elles tournent doucement. On peut donc dire que, lorsqu'il y a glissement, le glissement croît avec la vitesse. »

Aussi, malgré la simplicité de montage de l'hélice sur l'arbre du moteur, a-t-on adopté un démultiplicateur dans l'aéroplane Duray et H. Matthys.

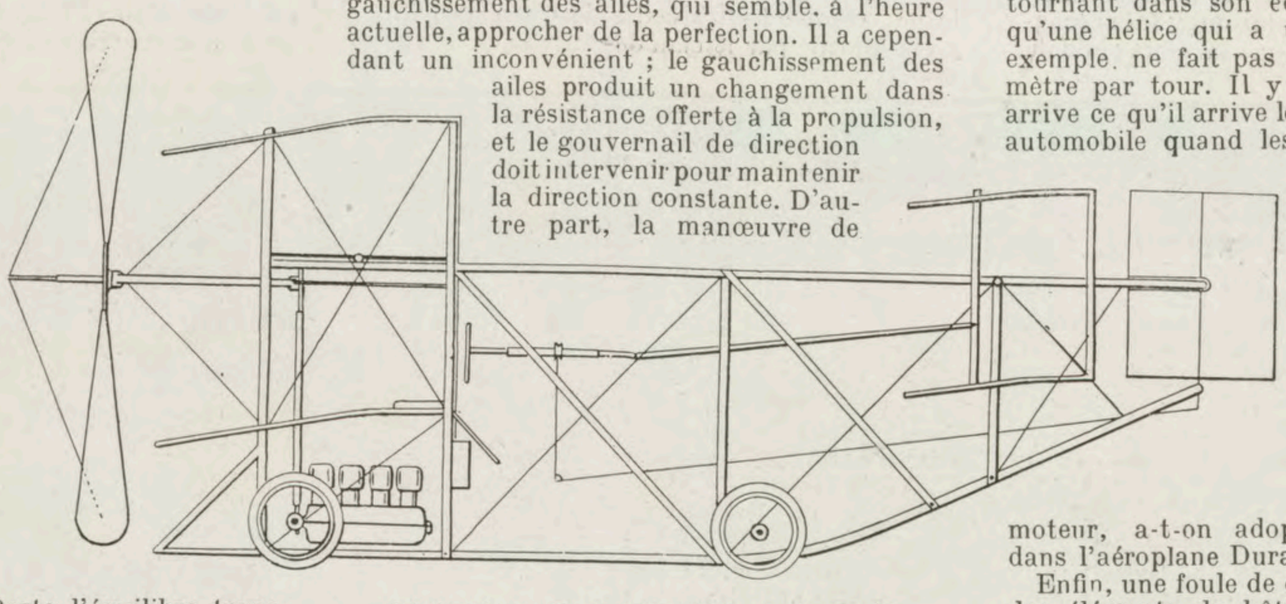
Enfin, une foule de détails dans l'assemblage des éléments du bâti, les haubans, les commandes sont originaux.

D'ailleurs, nous verrons bientôt à l'œuvre, l'aéroplane construit par le sympathique coureur ; là, comme au volant de sa voiture, Duray, nous en sommes sûrs, fera des merveilles.

H. PETIT.

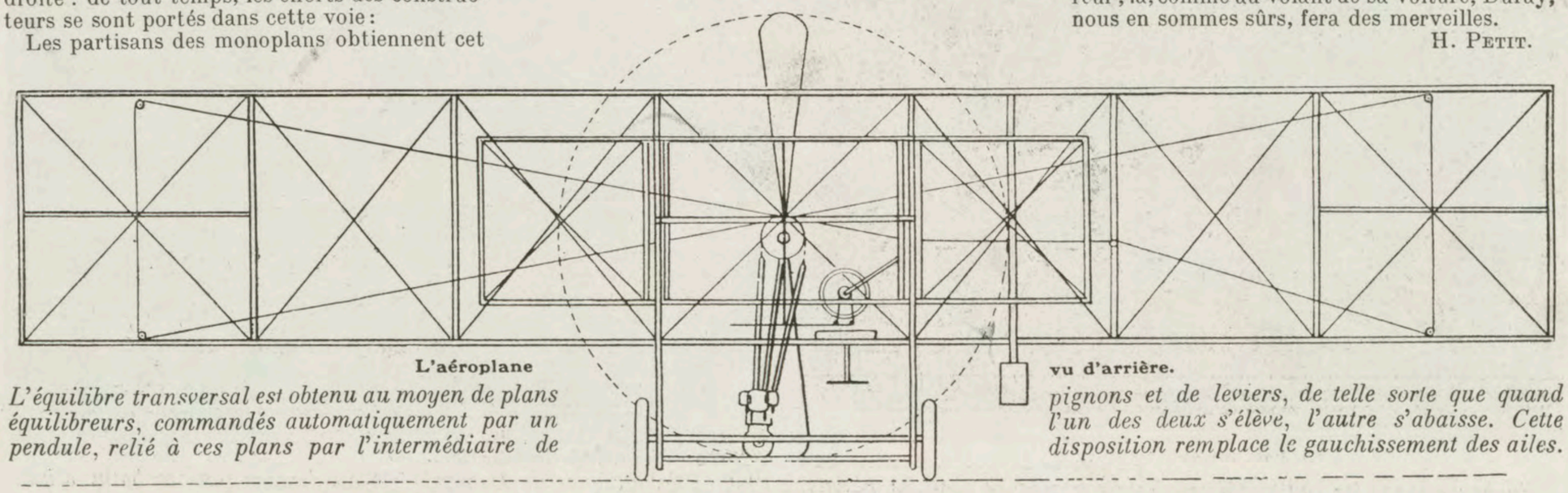
Duray.

L'excellent conducteur d'automobiles, s'adonne maintenant à l'aéroplane.



L'aéroplane Duray-Matthis, vu de profil.

L'appareil porte une seule hélice, placée en arrière, et tournant moins vite que le moteur.



L'aéroplane vu d'arrière.

L'équilibre transversal est obtenu au moyen de plans équilibreurs, commandés automatiquement par un pendule, relié à ces plans par l'intermédiaire de pignons et de leviers, de telle sorte que quand l'un des deux s'élève, l'autre s'abaisse. Cette disposition remplace le gauchissement des ailes.

LES CRACKS DE LA SAISON

La saison cycliste d'été a repris — Elle a montré jusqu'ici la supériorité de trois hommes — Dupré en vitesse, Darragon en demi-fond, Lapize sur route

Lapize

La révélation de la saison. Ancien amateur, il excelle sur route, derrière motocyclettes et derrière tandems.

MALGRÉ le printemps tardif, les courses ont pu reprendre sur nos vélodromes. Et maintenant que la Galerie des Machines est entourée d'une palissade infranchissable, il faut espérer que la pluie ne viendra plus contrarier les réunions qu'on pouvait toujours reporter au Vélodrome d'Hiver.

Aussi bien, nous aurions éprouvé quelque serrement de cœur en entrant dans cet établissement. Nous aurions été douloureusement émus en n'y voyant plus celui qui y fut si longtemps l'éminence grise et que la mort ridicule vient d'enlever à la sympathie de tous. Notre pauvre ami Sotinel savait s'attirer l'estime et l'affection de tous ceux qui l'approchaient. Et il est une preuve nouvelle que ce sont toujours les bons qui s'en vont.

Mais abandonnons ce triste sujet. Adressons un dernier adieu à notre ami et jetons un regard sur les débuts de la nouvelle saison.

Les épreuves, quoique peu nombreuses jusqu'ici, ont permis d'assister aux triomphes répétés de trois hommes, dans chaque branche du cyclisme. Dupré en vitesse, Darragon en demi-fond, Lapize pour la route.

Il serait désirable, à tous les points de vue, que cette saison fût la saison de Dupré. Cet athlète est un splendide coureur qui n'avait pu encore percer. A l'encontre de bien de ses camarades, sa timidité est la seule cause qui l'ait empêché d'arriver plus tôt à la place qu'il méritait. Et soyez assuré que j'ai les plus grandes craintes pour la saison présente. Dans les matches, dans les épreuves relativement peu importantes, Dupré stupéfiera les spectateurs. Mais au moment du Grand Prix et du Championnat du Monde, il sera au moins en aussi bonne, sinon en meilleure forme et pourtant il sera sans doute battu. Le « trac » s'emparera de lui, il perdra la tête et il se fera peut-être vaincre par moins bon adversaire.

L'année dernière, Darragon fut long avant de reprendre la place prépondérante qu'il possède, depuis de longues années, dans le demi-fond. Il avait en Parent un terrible épouvantail. Mais, peu à peu, il se reprit et son nouvel assaillant ne put figurer qu'honorablement en face de lui. Cette année, il n'en est pas de même et, dès ses premières exhibitions, Darragon a fait preuve des plus belles qualités.

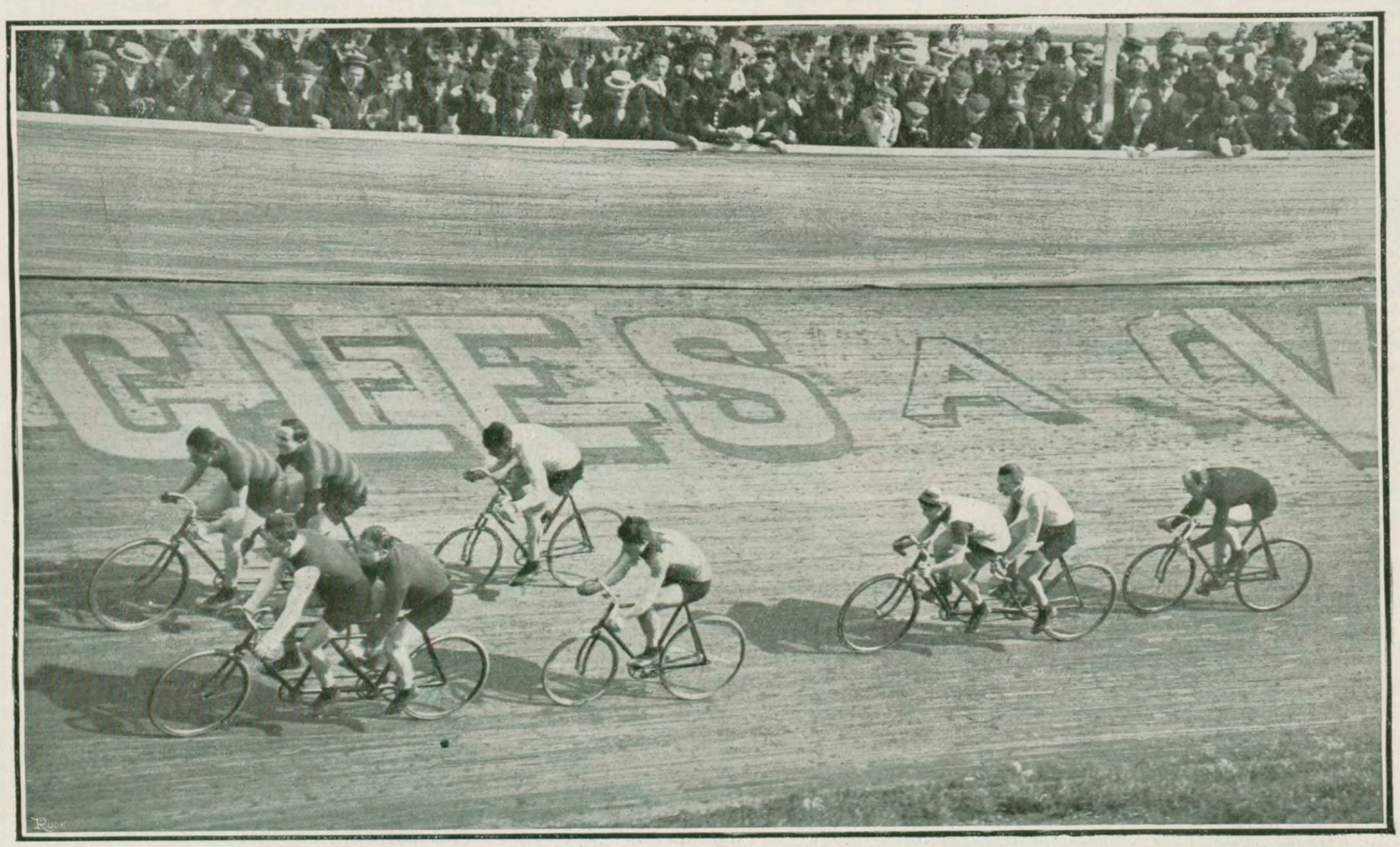
Enfin le demi-fond nous réservait, pour cette année, une révélation. Et cette révélation, comme toutes celles de cette spécialité, a été fournie par le clan des amateurs. Il s'agit

Dupré.

Depuis longtemps sur la brèche, Dupré, trop timide, commence à prendre le premier rang parmi les sprinters.

de Lapize, gagnant de Paris-Roubaix. Désirant jouer les Petit-Breton, il a voulu nous prouver qu'il est bon dans toutes les branches du cyclisme ; l'autre semaine, il triomphait brillamment dans la première épreuve sur route de la saison, puis il enlevait une course derrière motocyclettes et, dimanche dernier, il fournissait une performance splendide dans les 100 kilomètres derrière tandems.

On voit que la saison s'annonce brillante. Souhaitons d'assister encore à la révélation de nouvelles étoiles. Depuis le temps que nous attendons cette ère enchantée! J. M.

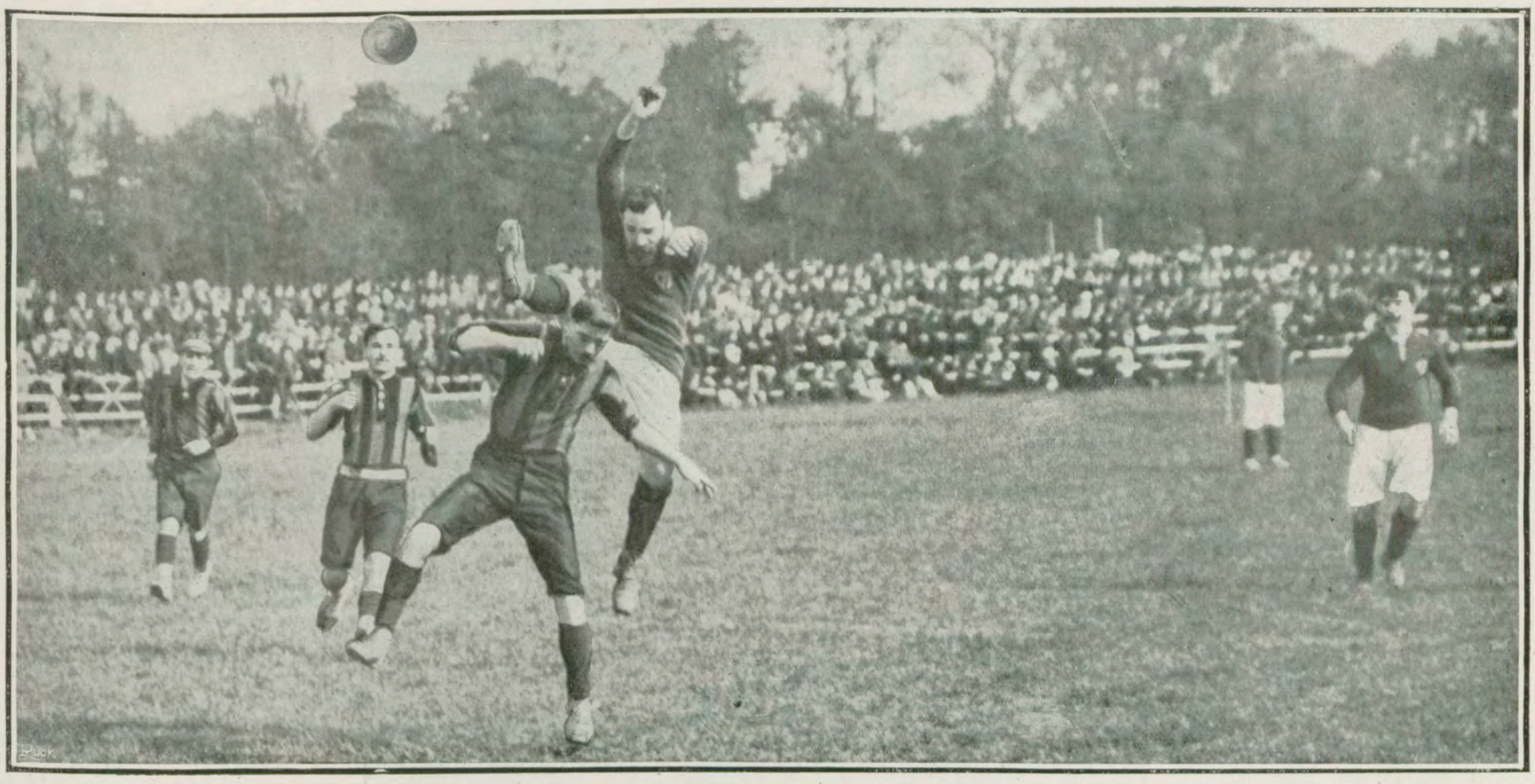


La course de 100 kilomètres derrière tandems au Vélodrome Buffalo.

Seigneur a gagné les 100 kilomètres avec une aisance parfaite, résistant à toutes les attaques de Lapize, réglé au dernier tour et battu d'une demi-longueur. Lapize a battu officieusement le record des 100 kilomètres, dont Emile Georget était le détenteur.

LES SUISSES CHAMPIONS DE FRANCE

La saison de football s'est clôturée par la finale du Championnat d'Association qui est revenue au Stade Helvétique Marseillais



Pendant la première mi-temps

Hættenschwyler, le demi Suisse, vient de lancer le ballon d'un coup de tête, au moment précis où le vieux Pacini, capitaine du Club Athlétique Parisien, allait essayer de shooter.

Si vous demandiez à quelqu'un de vous citer des noms de champions de France et qu'il vous énumérât Hippenmeier, Hættenschwyler, Burkhardt et Sheibenstock, vous croirez à une aimable plaisanterie. Et cependant, rien n'est plus vrai. Depuis dimanche dernier, ces excellents sportsmen et quelques autres, Utiger, Glur, Baumberger, Kramer, Scholl et *tutti quanti* sont champions de France de football association!

Car les règlements de l'Union des Sociétés françaises de sports athlétiques sont ainsi faits, qu'il suffit à un étranger d'appartenir depuis 28 jours (!) à un club de l'Union pour pouvoir participer à un Championnat de France et remporter le titre de champion. Ainsi les onze champions de France sont Suisses, Suisses allemands même. L'un deux, Ph. Burkhardt fut même capitaine du club qui remporta deux ans de suite le Championnat d'Allemagne en 1907 et en 1908. Ah! pardon je me trompe, il y en a un qui n'est pas Suisse, il s'appelle Widdington, et il est Anglais. Le fait a toujours existé; Keyser, qui est Hollandais, fut plusieurs fois champion de France et personne ne s'en inquiéta. Notez que ce même Keyser, champion de France, ne peut pas être recordman de France. Comprenne qui pourra. Mais, le fait qu'un club étranger détienne un Championnat de Francea quand même quelque chose de choquant. Il est probable que les dirigeants de l'athlétisme vont s'en inquiéter... s'ils ont le temps.

Nous eûmes donc, en réalité, un match international. Les deux jeux en présence étaient nettement opposés. A la fougue des avants parisiens, les Suisses opposèrent leur tactique ordinaire, silencieuse et active, passes courtes, combinaisons scientifiques. Il arriva ce qui devait arriver. Le Club athlétique de Paris tint la tête pendant les trois premiers quarts du match avec deux buts à un et vers la fin, quand le souffle commença à lui manquer, les Suisses marquèrent deux buts de plus et ils furent champions de France.

M. V.

Devant les buts suisses.

Les avants parisiens sont dans les buts adverses, mais Sheibenstock vient de les dégager d'un coup de pied.

Le gardien de but à l'ouvrage.

Le gardien de but helvético-marseillais eut des arrêts très sûrs, mais il fut aidé par une veine remarquable.

APRÈS LE COMBAT JOE CONTRE SAM

Par JACQUES MORTANE

L'opinion des intéressés était intéressante à connaître — Nous la donnons ici, ainsi que celle de leurs managers — Un peu de discussion

Il ne fait de doute pour personne, que le combat du 17 avril fut le plus beau qui ait été, jusqu'ici, disputé en Europe. Tous les sportsmen qui y ont assisté n'oublieront jamais le spectacle merveilleux que nous procurèrent la science et l'endurance de Joe Jeannette, la force et la puissance de Sam Mac Vea.

Joe Jeannette nous a prouvé combien nous avions raison d'avoir une confiance inébranlable en lui et a justifié l'opinion de Jack Johnson. Le champion du monde a, en effet, affirmé qu'il considérait Joe Jeannette comme supérieur à James Jeffries. Et je crois qu'on ne peut adresser plus beau compliment à un boxeur.

L'opinion de Joe Jeannette « Je puis affirmer, nous a dit Joe Jeannette, que je n'ai jamais encore livré d'aussi dur combat que celui que j'ai disputé avec Sam Mac Vea. Il y a bien longtemps qu'on n'a assisté à une aussi dure bataille en Amérique. Les matches de 48 rounds sont rares, et encore plus rares ceux où les combattants font preuve de semblable acharnement. J'ai triomphé, et je considère cette victoire comme le plus beau succès de ma carrière. Et pourtant, quoi qu'en disent certains apprentis critiques de boxe, je possède un autre record que les Bill Warren, même Cyclone.

« J'avais la plus grande confiance dans l'issue de mon match. D'abord, j'avais suivi un entraînement méthodique très sérieux, qui me mettait à l'abri du surentraînement. Ensuite, j'avais tiré de ma précédente rencontre quelques utiles enseignements. Je n'avais qu'une crainte, celle d'être victime d'un accident, comme une luxation des muscles du bras. A la vérité, à partir du vingtième-cinquième round, je me foulai la main droite, mais je parvins à surmonter la douleur et à ne point montrer mon point faible à mon adversaire. Mais ce fut-là le seul incident qui m'inquiéta réellement ; le seul incident provenant de mon fait, bien entendu, car à la vingtième reprise, je faillis être mis hors de combat.

« Sam Mac Vea me porta un terrible direct sur le nez. Le coup vint si vite, fut tellement brutal, que je ne m'en aperçus qu'après avoir été projeté à terre. Je tombai en arrière, les bras en croix, et le plus surpris lorsque je me relevai, fut encore ce pauvre Sam qui, m'a-t-on raconté, avait dansé une petite gigue du pays, en voyant mon corps étendu.

« Au vingt et unième round, je fus à nouveau mis à terre, par un violent hook du gauche à la mâchoire. Là encore, je craignis de ne pas être assez frais pour reprendre la lutte, mais, grâce aux soins énergiques de mes merveilleux seconds Dan Mac Ketrick, Willie Lewis et de ceux qui les aidèrent, je redevins absolument moi-même après le repos.

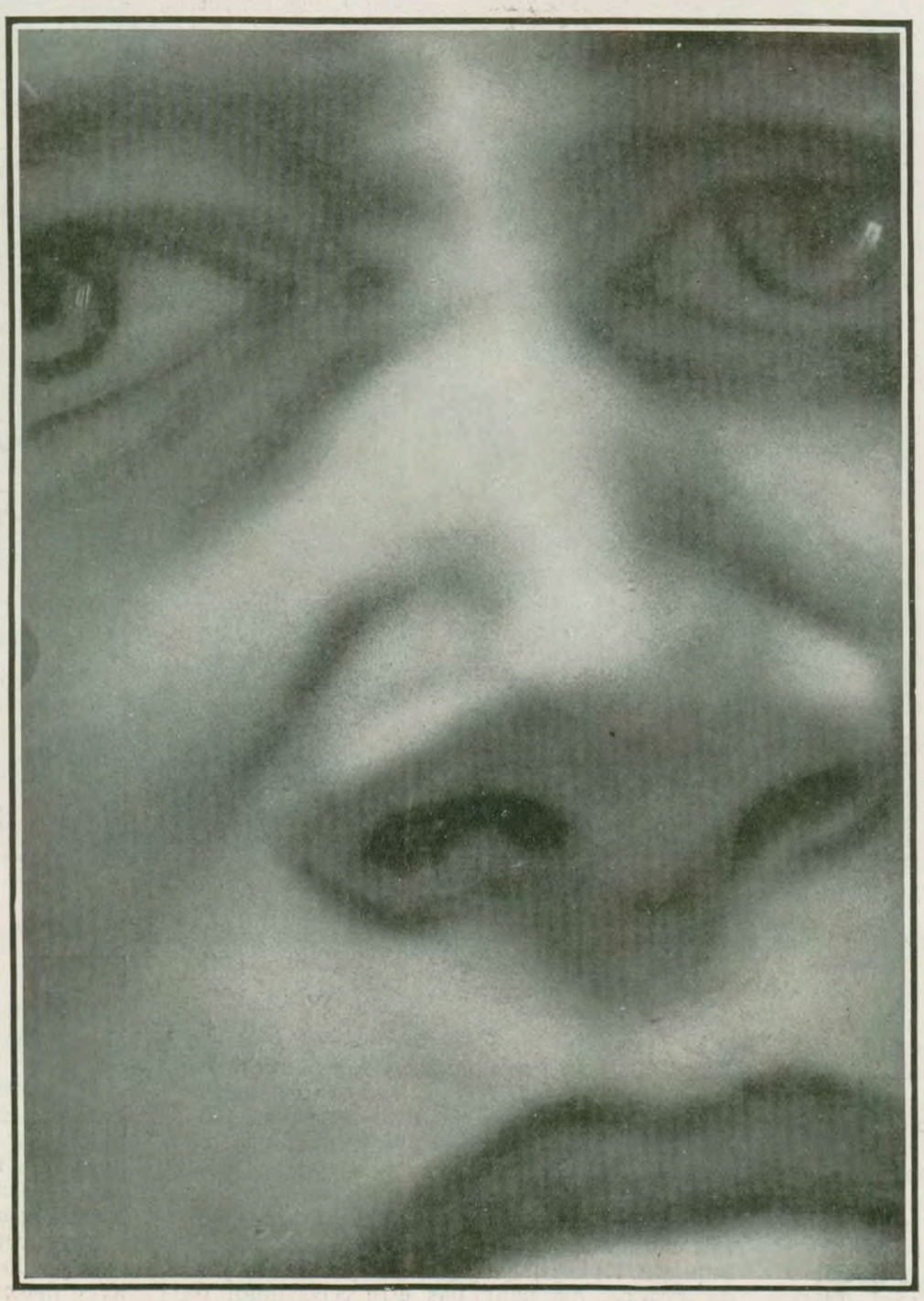
« Jusqu'au trentième round, je n'eus qu'un objectif : abîmer la figure de Sam Mac Vea. Et j'en prends à témoin tous les spectateurs, je crois avoir réalisé mes désirs. Mais voyant que, malgré tous mes efforts, je ne pouvais arriver à mettre knock-out cette masse de colosse, je changeai de tactique. Je voulus simplement obliger Sam à abandonner, par mes coups répétés au flanc et à l'estomac. Et soyez certains que s'il a abandonné au quarante-neuvième round, c'est uniquement grâce à la violence et au nombre de ces coups qui l'ont essoufflé et, pourrait-on dire, cassé en deux.

« J'ai été d'autant plus heureux de ma victoire, que je déclare hautement n'avoir jamais rencontré d'homme aussi résistant que Sam. Il est meilleur que Johnson comme frappeur, le fait est indubitable. Il est moins scientifique, mais son endurance et sa force lui permettraient de prétendre à la victoire dans un match jusqu'au finish avec l'actuel champion du monde.

« Et pour ma part, j'appuierais d'un fort pari les chances de Sam Mac Vea. »

Il est évident qu'on ne peut rendre plus bel hommage au couragenx Californien.

L'opinion de Sam Mac Vea « Je n'ai pas eu de chance, nous a dit Sam Mac Vea. J'espérais bien être vainqueur au dix-neuvième round, puis au vingtième round, mais les seconds de Joe Jeannnette lui ont jeté de l'eau sur la figure et lui ont ainsi permis de reprendre ses sens. J'aurais dû triompher. Mais n'importe, j'ai été obligé d'abandonner et ne me déclare pas déchu. S'incliner devant un homme comme Joe Jeannette à la quarante-neuvième reprise d'un combat terriblement mené, donne une preuve de la valeur du vaincu. Et je crois avoir mérité plus dans l'esprit des sportsmen en étant vaincu, que je ne l'avais fait jusqu'ici en mettant knock-out tous mes adversaires en deux ou trois coups de poing ».



Le nez de Jeannette.

Le coup le plus dur que reçut Jeannette fut le direct au nez que lui porta Sam au 20e round et qui l'envoya à terre les bras en croix.

Ce que disent les managers Le manager de Joe Jeannette, M. Dan Mac Ketrick nous a déclaré :

« On a hurlé quand Willie Lewis et moi, nous avons jeté de l'eau à la figure de Joe Jeannette étendu à terre. On a prétendu que nous n'avions pas le droit. C'est absolument faux. Et je serais reconnaissant aux gens bien informés des choses de la boxe, selon eux, de me montrer le texte du règlement dans lequel pareil acte est interdit. Dans les règles du marquis de Queensburg, dans les règles du National Sporting Club, aucun article ne prohibe ce cas. Et je défie qui que ce soit de me prouver le contraire.

« Avouez que vous n'aviez jamais encore vu un boxeur comme celui-là à Paris, nous dit Willie Lewis. Et Joe Jeannette avait encore trente rounds dans les jambes au moment du finish... Plus le match durait, plus notre poulain était frais. Ce n'était pas un boxeur, c'était un pilon qui n'avait plus besoin d'être une enclume. On ne peut se figurer l'endurance et l'énergie de pareil homme. Quelques connaisseurs qui ne connaissent rien, ont prétendu que Jeannette avait surtout triomphé, grâce aux soins de ces seconds. Rien n'est plus inexact. Nous sommes tous soignés de la même façon en Amérique. Joe devait gagner parce qu'il était le meilleur, et il l'a bien prouvé, du début à la fin. »

M. Guillier, manager de Sam, cherche encore plus de raisons à la défaite, que son poulain lui-même.

« On a dopé Joe Jeannette. On l'a aspergé quand il était à terre. Les dix secondes duraient une demi-heure. » Et ci, et ça. En un mot, il conclut que Sam Mac Vea était vainqueur dès la dixième reprise et que Joe Jeannette n'était qu'une loque. »

Evidemment, toute opinion peut être soutenue. Mais je crois que M. Guillier exagère un peu : pour son poulain, il a des yeux un peu trop fraternel. Prenons ses griefs les uns après les autres.

Admettons que Joe Jeannette ait été dopé, Mais Sam Mac Vea n'a-t-il pas été soigné, lui aussi, à l'oxygène? J'avoue que ceux qui s'en servaient à l'égard du vainqueur étaient plus experts, mais est-ce la faute à Joe? De plus, Bob Seanlon s'amusait à sucer les yeux de Sam Mac Vea. Jeannette ne s'en est pas plaint. Je crois, d'ailleurs que, seul, Sam pouvait trouver ce passe-temps peu agréable. En outre, M. Guillier faisait absorber au Californien une potion noire d'aspect rébarbatif. Enfin, je n'ose pas douter que l'on ait omis d'employer de l'embrocation Sam Mac Vea.

Eh bien ! tous ces procédés n'appartiennent-ils pas au domaine du doping? Si l'on veut accuser un adversaire de procédés qui ne sont pas strictement corrects, il faut soi-même être à l'abri de tout reproche.

En ce qui concerne l'aspersion de Joe alors qu'il était à terre, Dan Mac Ketrick a répondu à ce grief. Je me joins à lui et je défie qui que ce soit de montrer une règle interdisant ce moyen. Seul, l'arbitre pouvait le prohiber. A partir du moment où il l'a fait, les seconds

de Joe n'ont plus renouvelé leur geste.

M. Guillier a tort quand il prétend que les dix secondes dépassaient le temps normal. Il met ainsi en doute la bonne foi de gens qui sont au-dessus de tout soupçon et affirme une inexactitude.

Regardez comme Joe a un bien meilleur caractère. Lors de sa défaite, il n'a pas cherché d'excuse. Il avait mal au bras, il ne l'a pas proclamé *urbi et orbi*. Aussi, toutes les sympathies ont-elles été à lui. Pourquoi M. Guillier cherche-t-il à excuser la conduite admirable de Sam Mac Vea ? Veut-il diminuer ce qu'elle a de glorieux ?

Car, enfin, Dan Mac Ketrick parlant au nom de Joe Jeannette pourrait répondre :

« Vous prétendez que Joe était fini à la dixième reprise ? Voulez-vous faire un plébiscite entre tous les spectateurs du match pour savoir quel est l'homme qui avait le meilleur à ce moment-là, qui avait ce meilleur depuis le début, qui l'a conservé jusqu'à la fin pour ne l'abandonner qu'aux dix neuvième, vingtième et vingt-unième rounds ? Trois rounds d'infériorité sur quarante-huit, c'est peu.

« Vous affirmez que Sam pouvait abattre Joe quand il se relevait et qu'il ne voulait pas le faire ? Alors, pourquoi se tenait-il à moins de trois pas — distance réglementaire — de son adversaire, ainsi qu'en attestent les photographies de la *Vie au Grand Air ?* Je ne pense pas que ce soit pour l'entendre respirer !

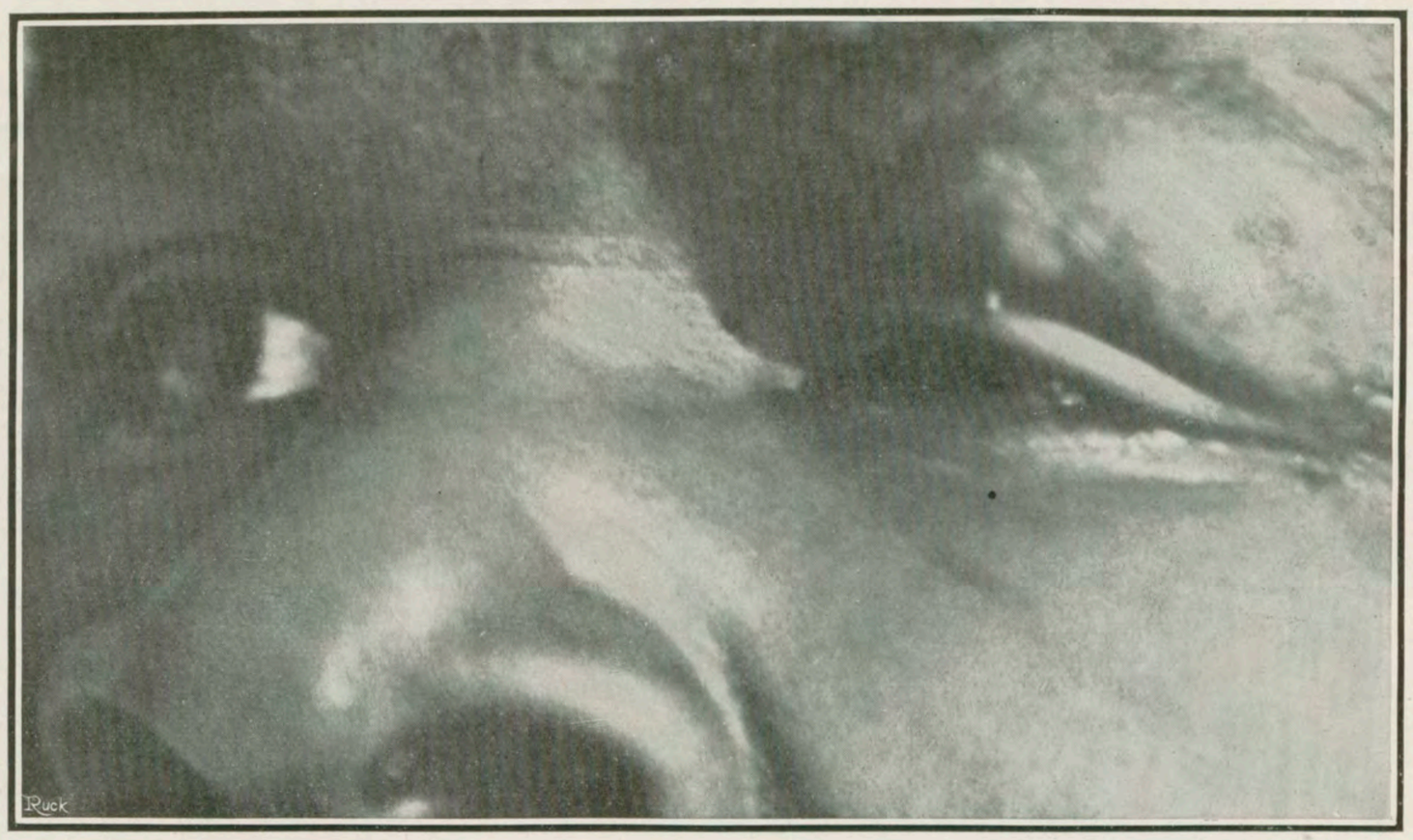
« Vous vous plaignez sans cesse. Vous affirmez la supériorité du vaincu ? Soit, Mais ce que vous n'avez pas rappelé, ce sont les coups irréguliers et formellement interdits de Sam Mac Vea prenant à plusieurs reprises le bras de son adversaire pour l'immobiliser et pouvoir le frapper sans crainte.

« Quand Joe a changé de gant, la reprise n'a pas duré deux minutes, quand Sam a imité son exemple, le repos a atteint quatre minutes. »

Voilà ce qu'aurait pu répondre Dan Mac Ketrick. Mais il s'est tu, il n'a pas relevé les offenses faites à son poulain. Il en fait peu de cas, préférant avoir recueilli les suffrages de tous les véritables sportsmen.

Il fallait bien qu'il y eût un vaincu, M. Guillier ne pardonnera jamais à Joe de n'avoir pas voulu remplir ce rôle. Ceci est une affaire d'appréciation.

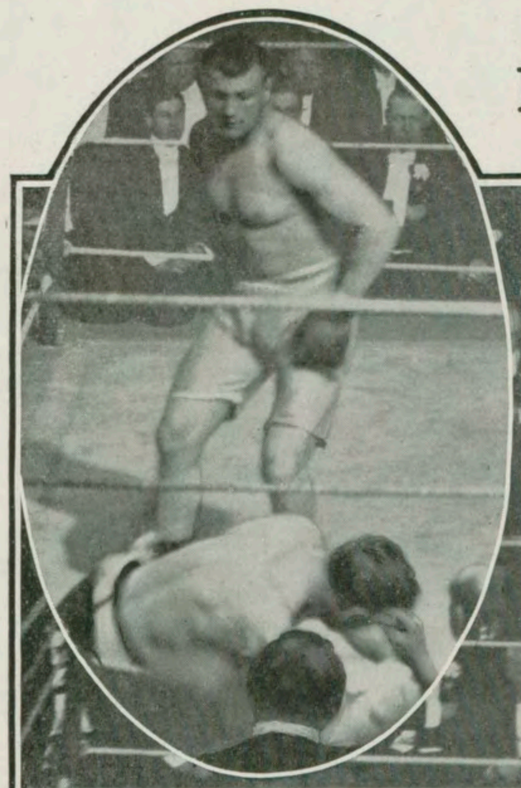
JACQUES MORTANE.

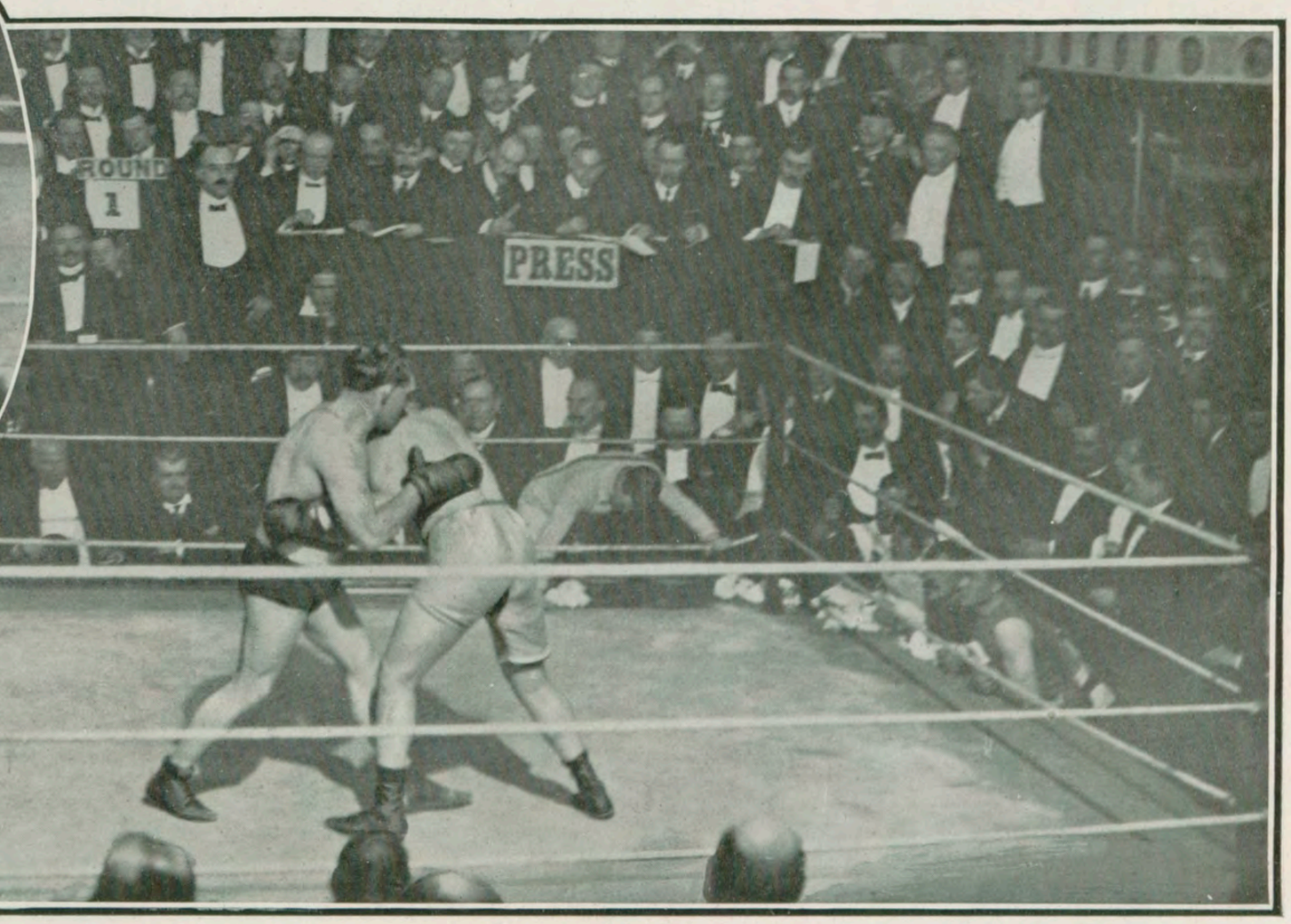


L'œil gauche de Sam.

Dès le 20e round, Sam commença à avoir l'œil gauche fermé ; à chaque repos, Bob Scanlon aspirait le sang avec sa bouche pour le dégager.

LA VICTOIRE DE IAN HAGUE





Ian Hague envoie son adversaire à terre.

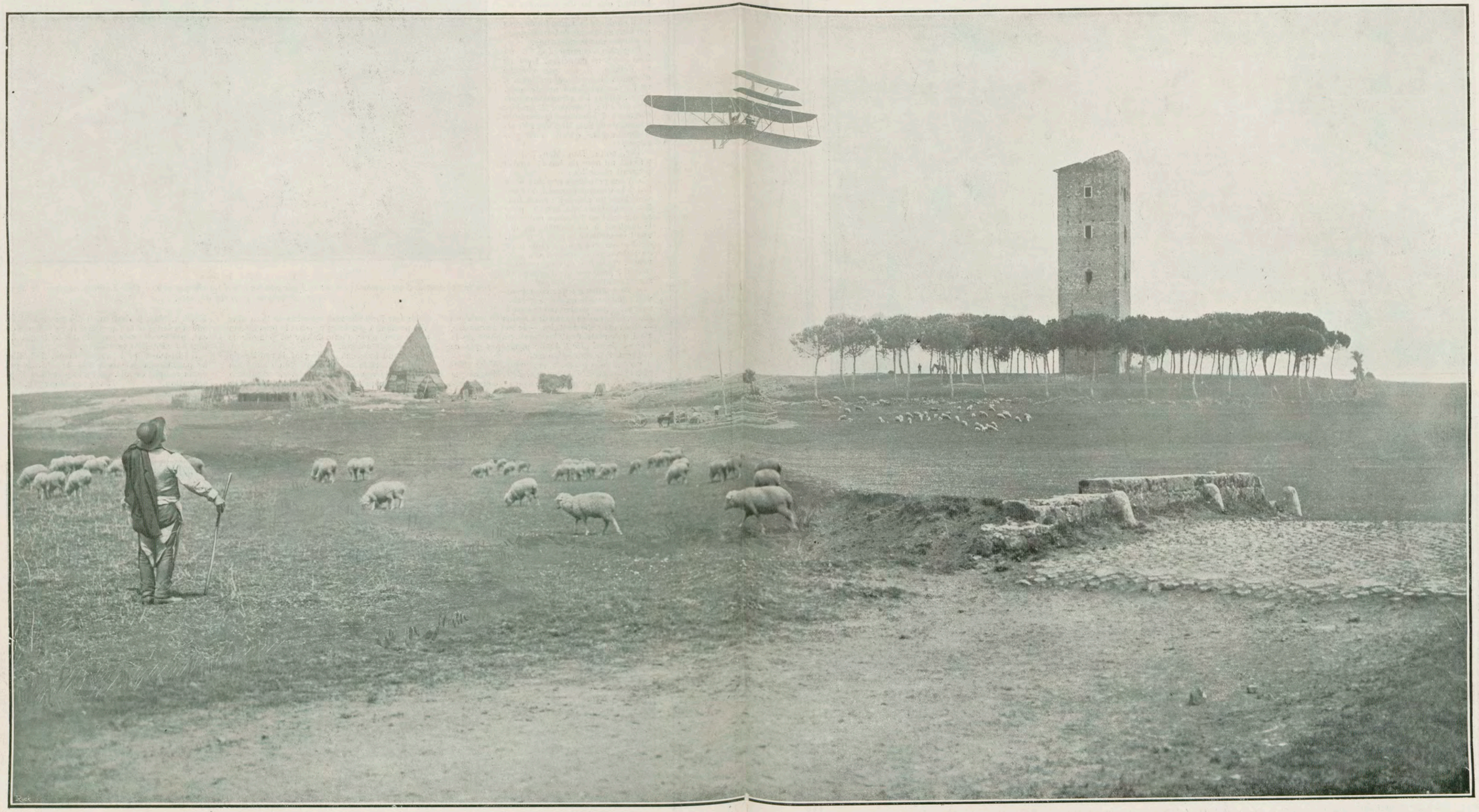
Le 17 avril à Londres, Ian Hague a battu Gunner Moir en un round.

Gunner Moir perd son titre de champion, poids lourd, après 2 m. 47 s. de combat.

Dès le début, Gunner Moir est projeté à terre d'un violent crochet au menton. Deux directs l'envoient une seconde fois à terre et il ne se relève pas. Ian Hague est champion d'Angleterre.

La Vie au Grand Air

PAR DESSUS LA CAMPAGNE ROMAINE

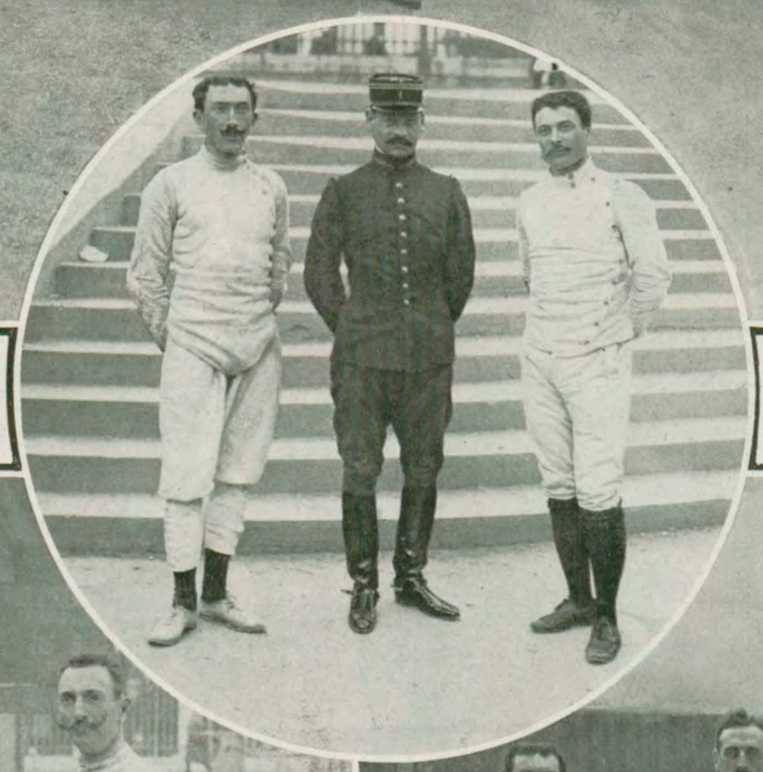


UN VOL DE WILBUR WRIGHT A CENTOSELLI

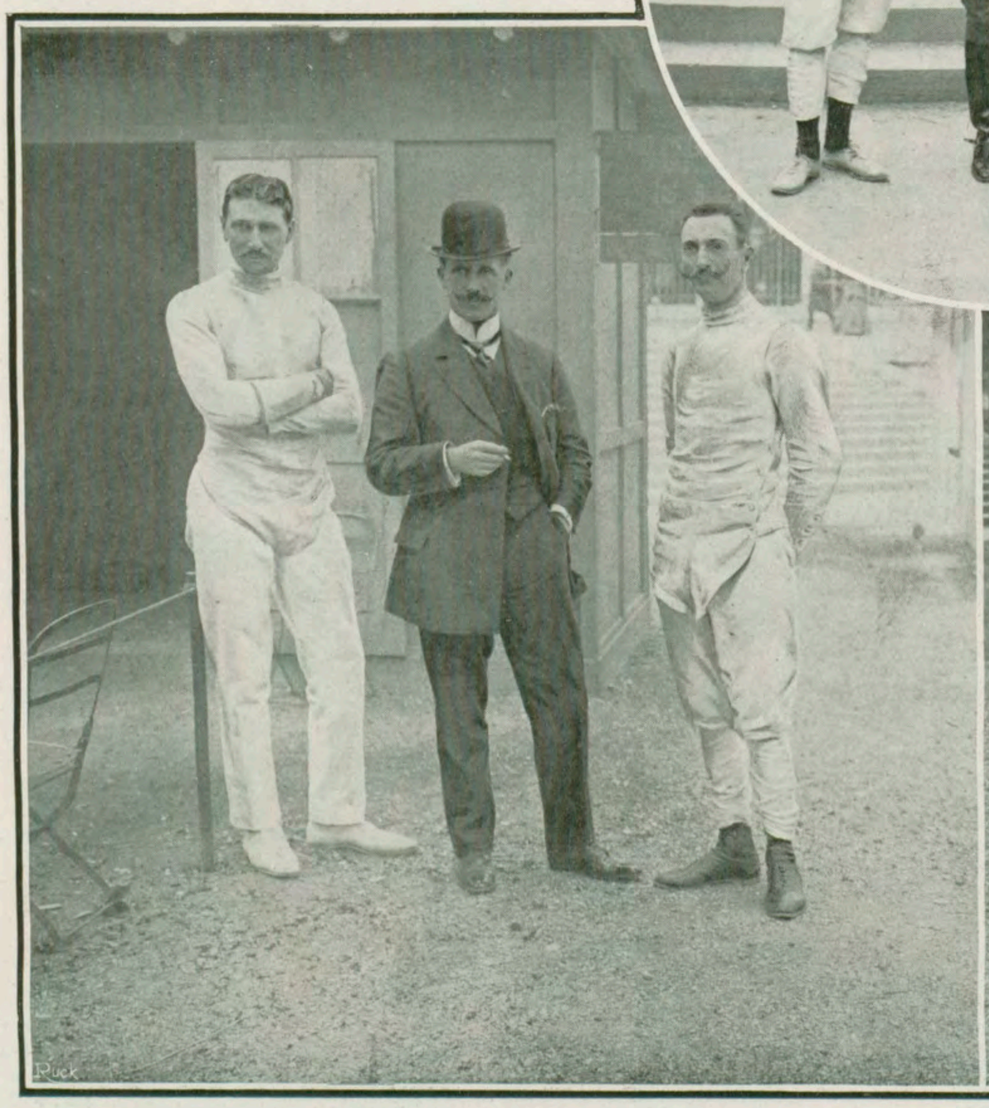
Wilbur Wright continue son fructueux tour d'Europe. Si cela continue, il aura volé devant tous les souverains et vendu son appareil successivement à tous les gouvernements. Il est en ce moment en Italie, où il se livre à des expériences dans la plaine de Centoselli, près de Rome. Le roi d'Italie a assisté à plusieurs de ces vols et il a été enthousiasmé; l'aviateur américain s'est élevé devant le souverain à plus de 75 mètres de hauteur. Il a emmené plusieurs fois des voyageurs, parmi lesquels l'amiral Mirabello, ministre de la marine et M. Griscom, ambassadeur des Etats-Unis à Rome. Avant de partir, Wilbur apprendra à conduire à deux officiers italiens. L'un d'eux, le lieutenant Calderara, a déjà commencé son apprentissage. A son retour d'Italie, Wright regagnera l'Amérique où il continuera les expériences pour la vente de son appareil au gouvernement des Etats-Unis, expériences arrêtées par le malheureux accident survenu à son frère.

LES CHAMPIONNATS MILITAIRES

L'adjudant Ringuet.
Ringuet, 1er dans la finale d'épée (maîtres d'armes). Carbon, ex-æquo *avec Meurice.*



MM. Chatelat et Ducasse.
Chatelat, gagne le Championnat de sabre. 7 touches, contre 12 à Ducasse.



L'Équipe du 12e Cuirassiers.
Dans l'ordre, lieutenant Langlois, capitaine Lobez, vétérinaire en premier Hubert, premiers du championnat d'épée par équipes.

Les gagnants du Challenge international d'épée.
MM. Chapuis du 119e d'infanterie, Wallner, de l'école de guerre, et Margraff, de l'école de Saumur, capitaine de l'équipe.

L'Équipe Nationale de Sabre.
MM. Chapuis, Perrodon, capitaine de l'équipe, de Boisfleury et Margraff classés seconds après la Hollande.

LE PRIX PÉNÉLOPE

La première grande épreuve réservée aux pouliches a été disputée l'autre jour, sur l'hippodrome de Maisons-Laffitte; sans nous fixer exactement, son résultat autorise de belles espérances

Un passage dans le Prix Pénélope.

Après deux faux départs, occasionnés par le fonctionnement de la starting-gate, dont les branches ne se relevaient que d'un seul côté, le signal a été donné dans d'excellentes conditions; Japonica, compagne d'écurie de la gagnante, mène, ayant à sa gauche Asmodée et Genny. Gyrsa est à la corde, tandis qu'Union se trouve au milieu du peloton.

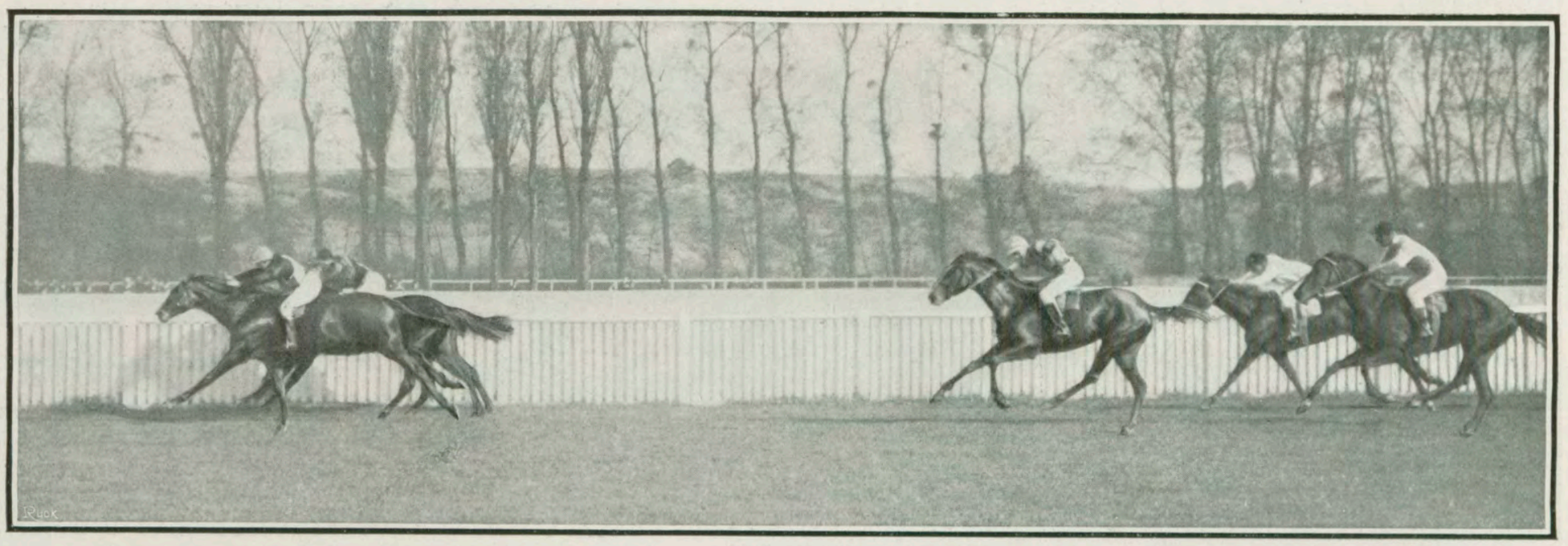
Le principal event de la semaine écoulée, a été le Prix Pénélope, la première des épreuves importantes exclusivement réservées aux pouliches. La course offrit un très beau spectacle; après une lutte acharnée qui se poursuivit pendant presque toute l'étendue de la ligne droite, Pierre Bénite battit d'une courte encolure Union, qui précédait elle-même Gyrsa d'une longueur et demie. Malheureusement, ce résultat ne nous apprend pas grand'chose pour le moment, car nous ne pouvons le relier par aucune ligne avec le classement des concurrents, sur la valeur desquels nous commençons à nous faire une opinion, juste ou fausse, d'ailleurs.

Outre une débutante, Renée II, qui a figuré obscurément, le lot comprenait deux catégories de pouliches : celles qui avaient déjà couru cette année et celles qui étaient restées sur leur carrière de deux ans. Parmi les premières, deux venaient de débuter, Asmodée et Blida; les autres n'avaient pour meilleure performance que des places de cinquième ou de sixième dans des lots modestes : Kimmer, Garde Malade, Kaïa et Ronde de Nuit. On comprend que la faveur du public se soit portée sur les concurrentes qui faisaient leur rentrée. Leurs titres de l'an dernier justifiaient d'ailleurs toutes les espérances : La Duporterie s'était adjugé le deuxième Criterium à Chantilly, Genny avait fourni une excellente carrière en Angleterre, Pierre Bénite s'était bien comportée dans des lots extrêmement bien composés, Union avait triomphé de Stromtid et d'Ossian dans le Prix de Sablonville et Gyrsa avait remporté, au Tremblay, trois victoires consécutives.

C'est entre ces trois dernières que s'est passée toute la fin de la course; mais l'ordre de l'arrivée fut l'inverse de celui que leur assignait les sommes gagnées l'an dernier. La troisième, Gyrsa, avait gagné 14.775 francs; la seconde Union, 10.000 francs, et la première, Pierre Bénite, 287 francs. Il est bon d'ajouter qu'en ce qui concerne celle-ci, son écurie la tenant en très haute estime, n'avait jamais admis la régularité de ses exhibitions publiques. C'est une pouliche très importante, qui semble d'ailleurs avoir beaucoup profité pendant l'hiver; elle est fille de Childwick, comme La Camargo et Clyde. Toutes ces considérations peuvent nous permettre d'en concevoir une excellente impression, que cette performance du Prix Pénélope est insuffisante à nous donner, par suite de l'incertitude qui entoure sa signification exacte.

Nous devons signaler encore la victoire très plaisante de Messaouda dans le Prix des Amazones à Saint-Cloud. Elle battait Joie qui faisait, comme elle, sa rentrée et Phylosophy, qui venait de se bien comporter contre des poulains. Son propriétaire, M. Edmond Blanc, va, paraît-il, l'envoyer en Angleterre pour y disputer les 1.000 guinées. C'est une bonne note pour Azalée, qui n'a pas encore reparu, mais qu'on dit avoir beaucoup progressé cet hiver.

BOÏARD.



Union Gyrsa et Pierre Bénite Ronde de Nuit Genny La Duporterie

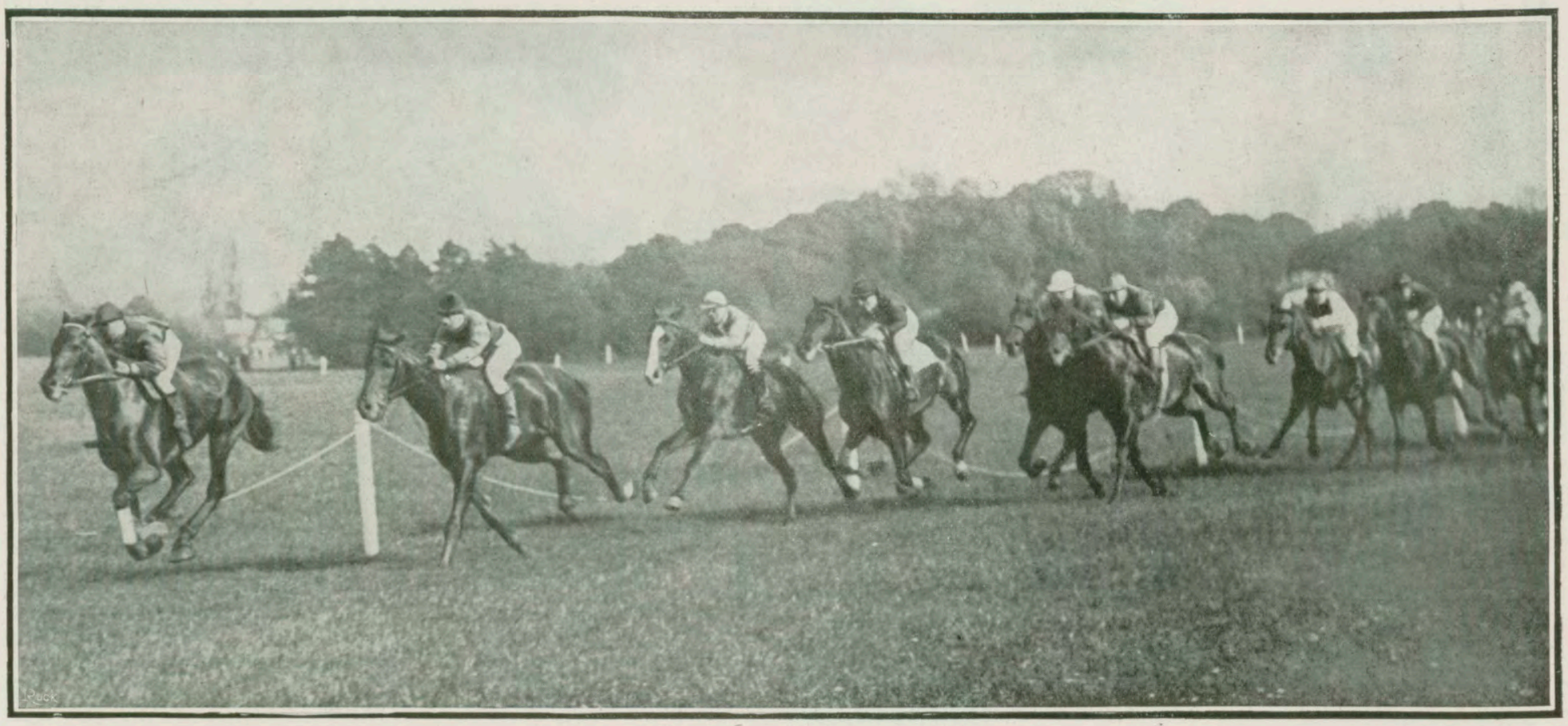
Le Prix Pénélope (20.000 francs, 2.000 mètres) : la ligne droite. Maisons-Laffitte, 20 avril.

A l'entrée de la ligne droite, Genny se trouve en tête; mais elle est bientôt dépassée par Pierre Bénite et Gyrsa qui entament une lutte à laquelle vient bientôt prendre part Union, en dehors; celle-ci semble devoir s'assurer l'avantage; mais, tandis que Gyrsa, d'ailleurs mal placée entre ses deux concurrentes, commence à faiblir, Pierre Bénite reprend le meilleur d'une courte encolure.

LA JOURNÉE DE LA COUPE A LONGCHAMP

Par RENÉ RIONDET

Dans la Coupe, les jeunes, peu favorisés par le parcours très sévère, ont dû baisser pavillon devant un de leurs aînés ; ils ont pris leur revanche dans le Prix de la Seine ; dans le Biennal, Aveu fait une excellente rentrée



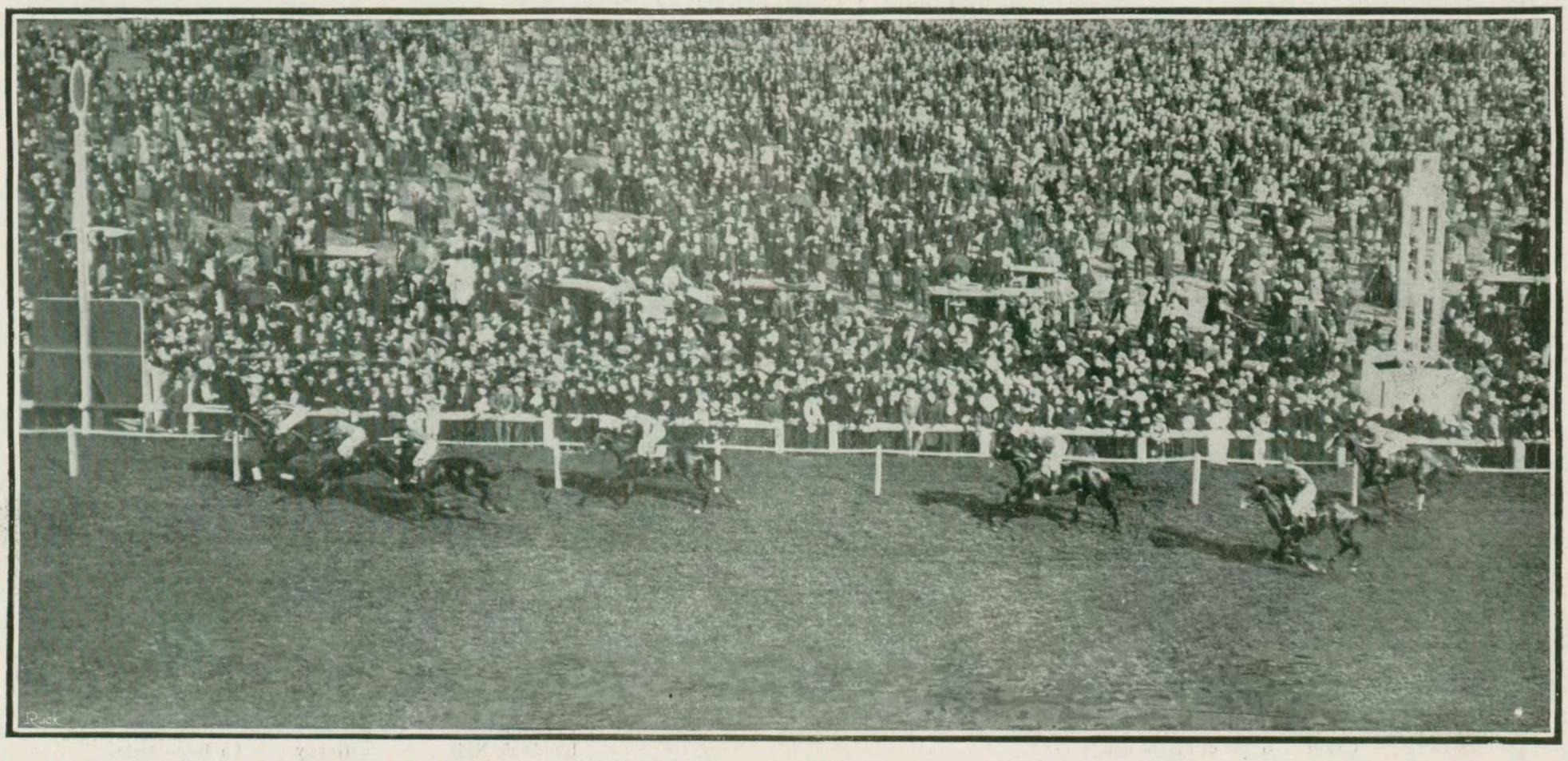
Drapeau Chamœrops Massa Holbein Charmoy Merci Sainte-Livrade Aquarelle Sol Voisins

Un passage dans la Coupe. (20.000 francs en espèces et un objet d'art de la valeur de 10.000 francs, 3.000 mètres).

La belle rentrée de Drapeau, qui battait facilement Reine d Or II, avait un peu surpris. Dans la Coupe, il a confirmé sa qualité et sa classe. Parti en tête dès le départ, il a mené pendant toute la course, résistant aux attaques de Chamœrops qui venait très fort dans la ligne droite.

La dernière journée de Longchamp offrait un programme d'une rare homogénéité: deux rencontres entre jeunes et vieux, la Coupe sur 3.000 mètres et le Prix de la Seine sur 2.400 mètres; deux épreuves pour trois ans, le Biennal qui s'adresse aux chevaux de classe et le Prix Vanteaux qui réunit généralement un lot de bonnes pouliches; et enfin, deux épreuves de consolation, dont l'une, tout au moins, a pleinement rempli son but, puisqu'elle a dédommagé Mont-Martel qui, par suite de son incartade à l'arrivée, avait dû être dépouillé l'autre jour du bénéfice d'une victoire nettement acquise.

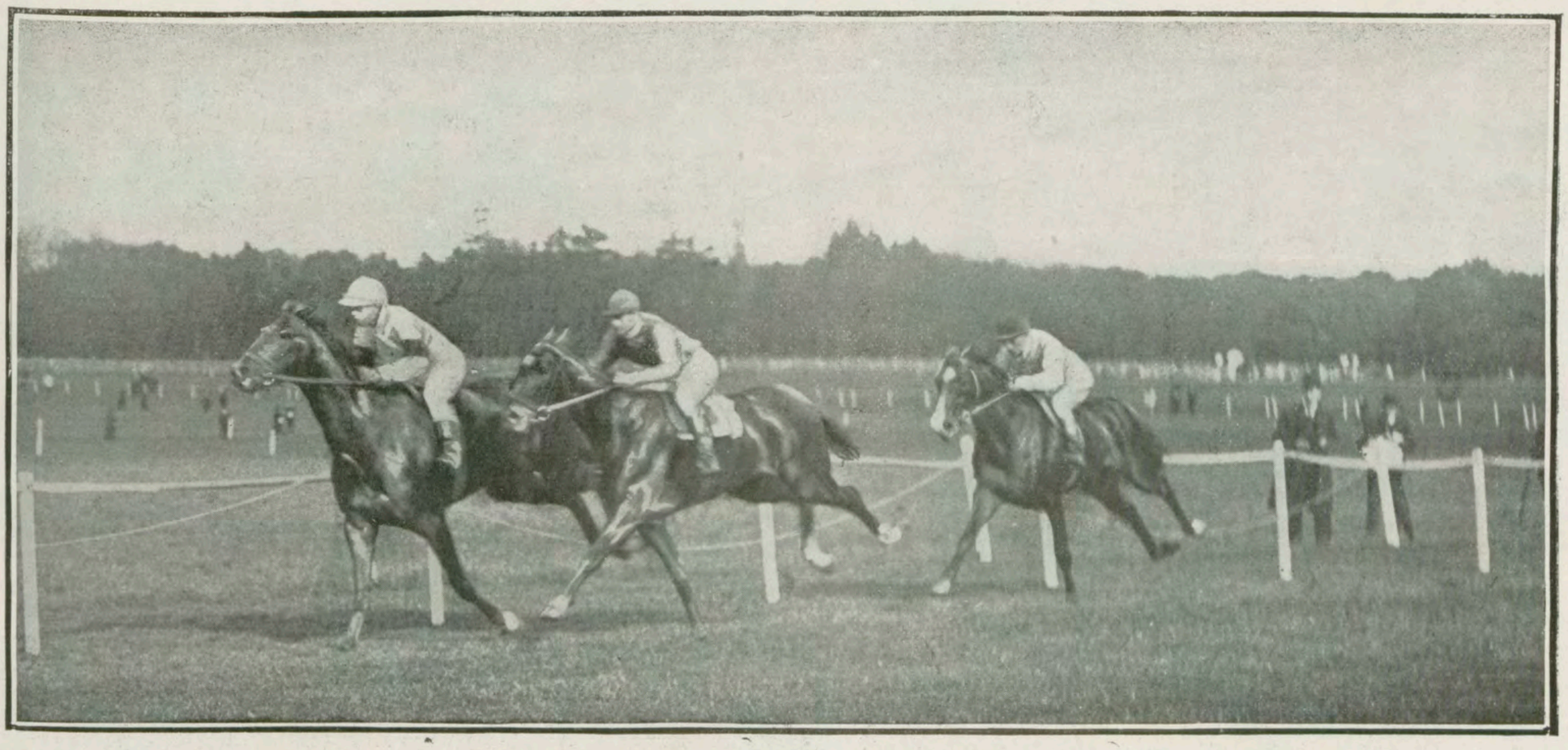
D'une façon générale, le sport a été très intéressant et les courses ont bien répondu aux promesses du programme; elles nous ont apporté tout un lot d'enseignements, qui nous permettent de tirer prudemment quelques conclusions. Je dis prudemment, parce qu'en pareille matière, il faut se garder de se faire trop hâtivement une opinion; en voici un exemple récent: l'autre jour, à Maisons-Laffitte, Drapeau se promène dans le Prix Bizi devant Reine d'Or II, immédiatement certaines personnes s'exclament, s'étonnant que Reine d'Or II, après avoir menacé Val Suzon, échoue



Drapeau Chamœrops Melbourne Charmoy Merci Aquarelle Massa

L'arrivée de la Coupe. (Longchamp, 25 avril.)

Drapeau, Chamœrops et Melbourne ont conservé leurs positions dans cet ordre pendant tout le parcours. Deux fois, dans la montée et dans la ligne droite, Chamœrops essayait de prendre la tête. Melbourne a fini très fort, conservant la troisième place à trois quarts de longueur.



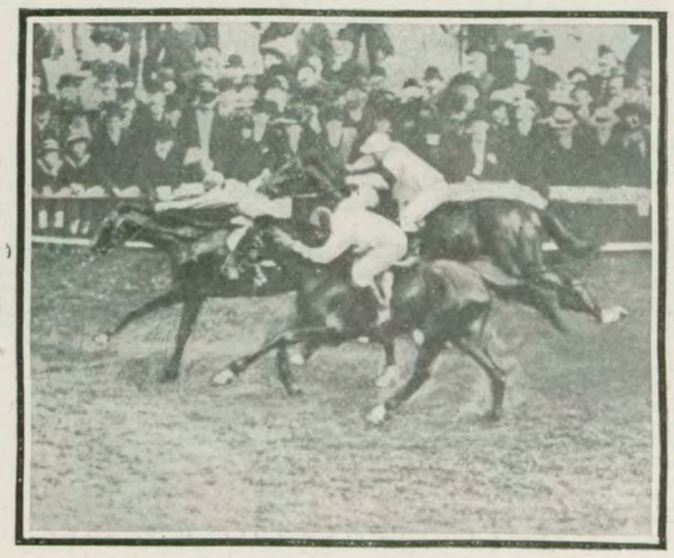
Négofol Verdun Aveu

Après la descente dans le 52e Biennal 1909-1910, 1re année (25.000 francs, 2.000 mètres).

Cette rencontre, malgré le petit nombre de concurrents, a présenté tout l'intérêt qu'on en attendait. Négofol a réglé le train, suivi par Verdun et Aveu en troisième position. La lutte entre Verdun et Négofol a commencé après la montée ; à l'entrée de la ligne droite, Verdun avait l'avantage.

derrière Drapeau, qui, l'an dernier, courait les handicaps avec le poids de 41 kilos. Il eût mieux valu tenir compte de deux faits: Drapeau, d'une part, pouvait avoir progressé sans qu'on s'en doutât, puisqu'il faisait sa rentrée ; d'autre part, Reine d'Or II est bien la bête la plus décevante que l'on puisse voir quand on veut la prendre comme point de comparaison, car, s'il y a du train dans une course, elle n'est nulle part à l'arrivée et, s'il n'y a pas de train, elle est dangereuse dans n'importe quelle société. La première hypothèse était juste ; elle s'est vérifiée d'une manière éclatante, car Drapeau a remporté la Coupe après avoir mené la course du départ à l'arrivée ; celui qui, à la fin de l'année dernière, aurait reconnu une chance à Drapeau à six livres d'Holbein et de Sainte Livrade et à poids égal avec Sol Voisins, celui-là aurait été traité de fou.

Les jeunes semblent nous promettre de meilleurs jours ; en tout cas, nous avons de belles rencontres à l'horizon, car nous sommes maintenant en présence d'une élite assez nombreuse, d'où sortiront les compétiteurs des grandes parties. Nous pouvons, semble-t-il, opérer une



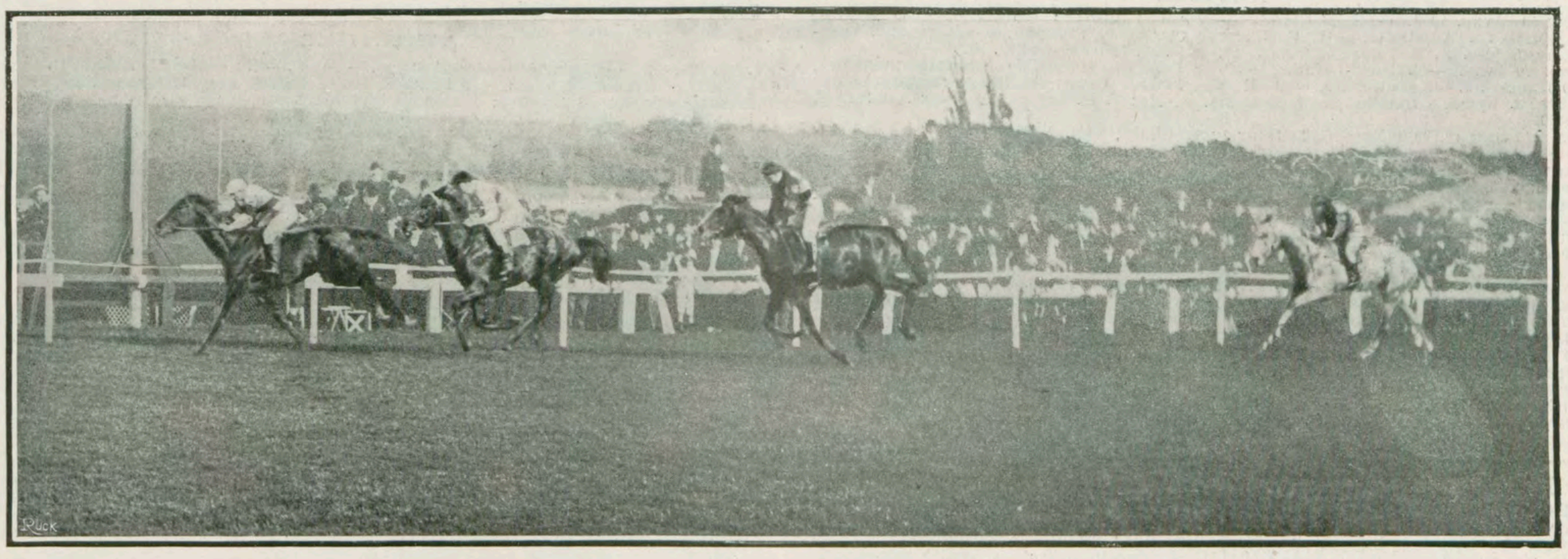
Verdun Aveu Negofol

A 100 mètres de l'arrivée.

Aveu a fourni un bel effort, obligeant Verdun à se dépenser à quelques mètres du poteau.

délimitation provisoire et écarter tout un lot de concurrents très honorables, mais chez lesquels le fini de la condition doit suppléer à la qualité: je fais allusion aux King's Love, Hérouval, Jacobi, Celius ou Saint-Ferréol. A part Chulo, dont la victoire de Chandos, dans le Prix de la Seine souligne la qualité, je ne veux faire allusion aujourd'hui qu'aux trois compétiteurs du Biennal. On dit généralement beaucoup de mal des courses à trois ; mais, si l'on réfléchit, on ne peut trouver rien à redire à celle-là, pour le moment du moins. Certes, il n'y a pas eu beaucoup de train; mais la lutte prolongée, qui s'est engagée dès le tournant, entre Verdun et Négofol, a peut-être rendu l'épreuve suffisamment sévère. D'ailleurs, les deux poulains semblent avoir les mêmes aptitudes et auront, par conséquent, subi le même préjudice. Rien ne permet, à l'heure actuelle, de mettre en doute l'exactitude du résultat; Aveu, de son côté, s'est très bien comporté, puisqu'il s'est intercalé entre les deux lutteurs; or, il est encore loin de sa forme, tandis que Verdun paraît, au contraire, bien près de son apogée.

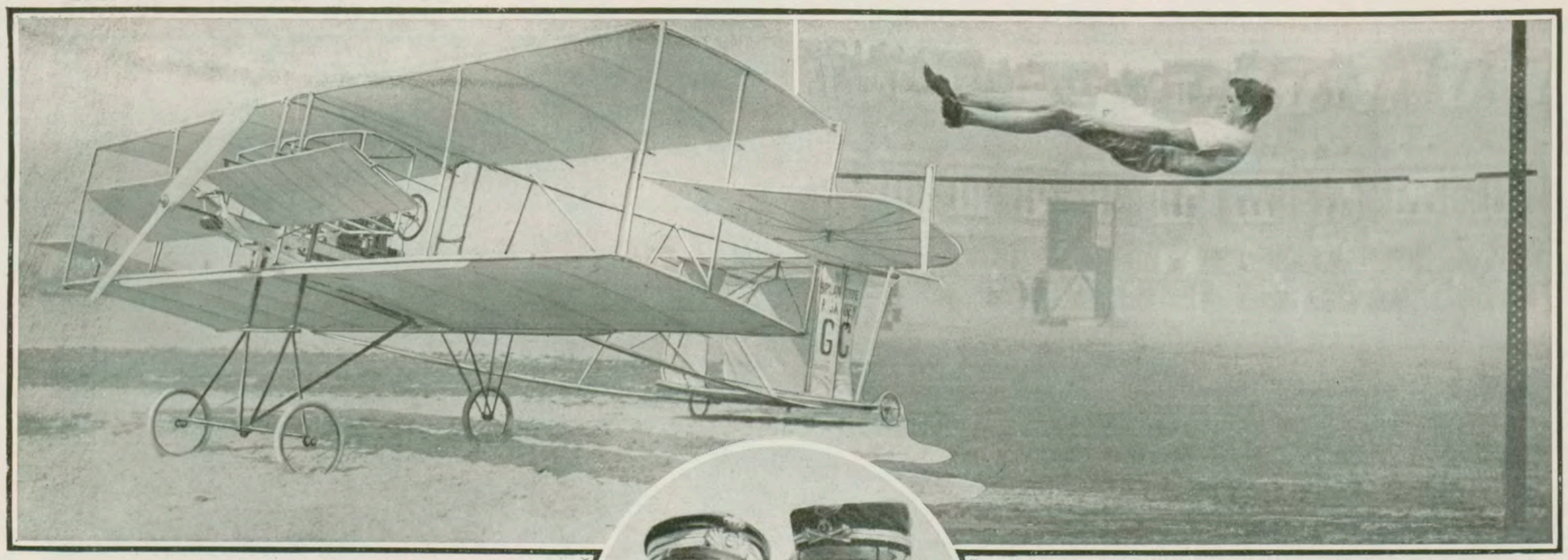
René Riondet.



Chandos Bijou Royal Rose de Flandre King's Love

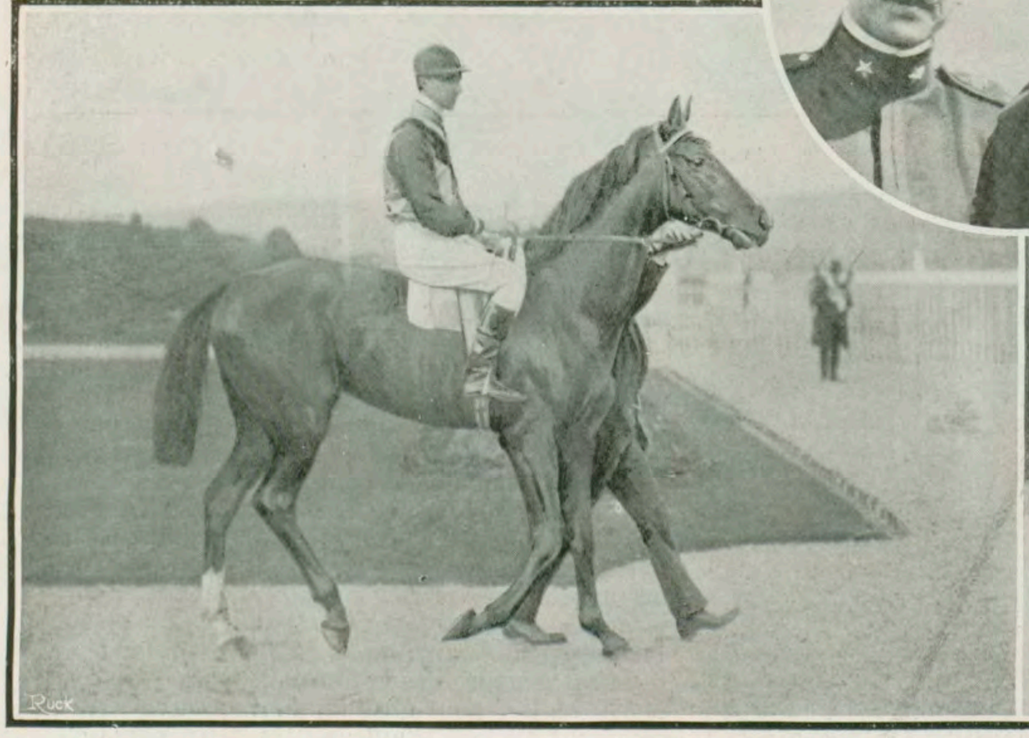
L'arrivée du Prix de la Seine. (12.000 francs, 2.400 mètres.)

Chandos a pris la tête dès le départ et a conservé cette position pendant toute la course, résistant facilement à l'attaque de Bijou Royal. King's Love n'a pas inquiété Chandos un seul instant, et n'a pu que se classer quatrième, derrière Bijou Royal, deuxième et Rose de Flandre, troisième.



L'aéroplane de M. Jaugey.
M. Jaugey expérimente en ce moment son aéroplane. L'appareil a déjà réussi plusieurs vols.

Un bel instantané
Photographie du vainqueur du saut en hauteur prise aux épreuves d'Oxford-Cambridge.



Chulo.
Par Saint-Julien et Camœna, à M. A. Henriquet, monté par Ch. Childs, vainqueur du Prix Masqué.

Les aviateurs italiens.
M. Calderara (à droite), est le premier élève de Wilbur Wright.

Le Tournoi d'escrime de Nice.
De gauche à droite MM. Cléry, J. Joseph-Renaud et Gaudin, classés 1ers ex-æquo avec deux touches.

Principaux Résultats sportifs du 19 au 25 Avril

HIPPISME

Lundi 19 Avril 1909. — Saint-Cloud. — *Prix Vélasquez* (handicap, 2.000 mètres, 5.000 francs) : 1. Amalecite, à M. F. Charron (Ryan); 2. Tastman, à une tête; 3. Vénérable, à une tête. P. M. : gag., 56 francs; pl., 14 fr. 50. 13 francs, 16 fr. 50.

Mardi 20 Avril. — Maisons-Laffitte. — *Prix Pénelope* (Poule des produits pouliches, 20.000 francs) : 1. Pierre Bénite, a M. E. Veil-Picard (Barat); 2. Union, à une courte encolure; 3. Gyrsa, à une longueur et demie. P. M. : 57 fr. 50; pl., 16 francs, 13 francs, 15 fr. 50.

Prix Masqua (2.200 mètres, 6.000 francs) : 1. Chulo, à M. A. Henriquet (Ch. Childs); 2. Célius, à deux longueurs et demie; 3. Chandos, à une longueur. P. M. : gag., 18 fr. 50; pl., 12 fr. 50, 23 francs.

Mercredi 21 Avril. — Le Tremblay. — *Prix Bay-Middleton* (2.300 mètres, 5 000 francs): 1. Brabant, au duc de Gramont (J. Childs); 2. Malachite, à quatre longueurs: 3. Florimond-Robertet, à quatre longueurs. P. M. : gag., 211 fr. 50; pl., 30 francs, 14 fr. 50: 17 fr. 50.

Jeudi 22 Avril. — Auteuil. — *Prix Pride-of-Kildare* (course de haies, handicap, 3.500 mètres, 10.000 francs): 1. Antinoüs, à M. Pflzer (G. Sauval); 2. Cordon Bleu, à deux longueurs; 3. M. Périchon, à deux longueurs. P. M. : gag., 96 francs; pl., 47 fr. 50, 60 francs. 34 francs.

Vendredi 23 Avril. — Enghien. — *Prix Kersage* (course de haies, 3.000 mètres, 10.000 francs: 1. Jim Crow, a M. Lucas (A. Chapman), 2. Aveyron, à dix longueurs; 3. Domination, à dix longueurs. P. M : gag., 18 francs; pl., 14 francs, 17 francs.

Dimanche 25 Avril. — Longchamp, 52e *Biennal 1909-1910* (première année, 2.000 mètres, 25.000 francs) : 1. Verdun, au baron M. de Rothschild (Barat); 2. Aveu, à une demi-longueur; 3. Negofol, à une demi-longueur. P. M. : gag., 23 francs.

La Coupe (3.000 mètres, 20.000 francs et un objet d'art de valeur de 10.000 francs) : 1. Drapeau, au prince Murat (J. Childs); 2. Chamœrops, à trois quarts de longueur; 3. Melbourne, à trois quarts de longueur. P. M. : gag., 65 francs; pl., 21 fr. 50, 37 francs, 28 francs.

Prix de la Seine (2.400 mètres, 12.000 francs: 1. Chandos, a M. W.-K. Vanderbilt (O'Neil); 2. Bijon Royal, à une longueur: 3. Rose de Flandre, à une longueur et demie P. M. : gag., 50 fr. 50; pl. 39 francs, 25 fr. 50, 57 fr. 50.

ATHLÉTISME

Lundi 19 Avril. — *Championnats militaires.* — Sabre. — Hollande: Lieutenant Doorman, 6 touches; lieutenant de Beaufort, 8 touches lieutenant de Joug, 12 touches, bat France; lieutenant Perrodon. 8 touches; lieutenant Chapuis, 8 touches; lieutenant de Boisfleury, 11 touches, par 26 touches reçues contre 27 touches données.

Epée. — France : lieutenant Wallner, 3 touches; lieutenant Margraff, 5 touches; lieutenant Chapuis, 6 touches, bat Hollande; lieutenant Van Blijenburgh, 6 touches, lieutenant Doorman, 7 touches; lieutenant de Joug, 9 touches, par 14 touches reçues, contre 22 touches données.

Mercredi 21 Avril. — Sabre. — Le lieutenant Perrodon gagne le Championnat individuel de sabre, avec 6 touches reçues.

Dimanche 25 Avril. — Football Association. — *Finale du Championnat de France de Football Association de l'U. S. F. S. A.* — Le Stade Helvétique de Marseille bat le Cercle Athlétique de Paris, par 3 buts à 2.

CYCLISME

Dimanche 25 Avril. — Vélodrome Buffalo. — *Grand Prix de Buffalo* (demi-fond, 100 kilomètres derrière tandems humains) : 1. Seigneur; 2. Lapize, a une demi-longueur; 3. Bouhours, a 11 tours.

Course derrière motocyclettes (30 kilomètres) : 1. Simar; 2. Miquel, à 320 mètres; 3. Bardonnean, à 950 mètres; 4. Gombault, loin.

Tours-Bordeaux (321 kilomètres). *Prix Wolber* : 1. Lignon, en 12 h. 27 m.; 2. Omer-Beaugendre, à une demi-longueur; 3. Léon Georget, à une demi-longueur.

UNE EXPOSITION RÉTROSPECTIVE

A l'Exposition internationale et impériale qui doit s'ouvrir vers le milieu de mai à « The Great White City », Shepherds Bush, Londres et qui restera ouverte jusqu'à la fin d'octobre, il y aura une Exposition rétrospective d'automobiles construites avant la fin de 1903. Un comité a été formé dans le but de réunir cette collection, comité composé de Sir David Salomons Bart, vice-président, de lord Montagu, du professeur Hele-Shaw, de M. W. Worby Beaumont, de M. Nervyn O'Gorman, de M. James Swinburne et de M. J.-W. Orde. Le colonel H.-C.-L. Holden est président de ce comité, et M. Claude Johnson, qui a été le premier secrétaire de l'Automobile Club de Grande-Bretagne et d'Irlande (maintenant le Royal Automobile Club) en est le secrétaire honoraire.

Le Comité prie les propriétaires d'autos construites avant 1904 et qui peuvent être disposés à les prêter pour collaborer à la dite Exposition, de communiquer immédiatement avec lui en adressant leurs communications au secrétaire honoraire, 15, Conduit Street, Londres W., ou au colonel Lloyd, 15, rue Marbeuf, à Paris.

Une certaine somme a été mise à la disposition du Comité par l'Administration de l'Exposition, qui lui permettra de payer les frais de transport, aller et retour, des véhicules qu'on voudra bien lui confier, de la maison des propriétaires à l'Exposition et *vice versa*, et aussi à les assurer complètement contre tout accident ou tout risque d'incendie pendant la durée de l'Exposition.

L'Administration de l'Exposition a décidé qu'aucune autre automobile que celles comprises dans la section rétrospective ne sera exposée.

BIBLIOGRAPHIE

Eléments d'aviation, par Victor Tatin, lauréat de l'Académie des Sciences (Prix Pénaud).

M. Victor Tatin vient de faire paraître un ouvrage intitulé : *Eléments d'aviation*, précédé d'une attrayante préface d'Ernest Archdeacon, édité avec le plus grand soin et doté d'une illustration documentaire d'autant plus adéquate au texte qu'elle a été dessinée par l'auteur lui-même; ce livre « plein de choses », constituera le meilleur guide pour tous ceux qui veulent s'initier au problème du vol mécanique. C'est le véritable *vade mecum* de l'aviateur, aussi utile aux techniciens qu'aux sportsmen.

La Vie et les Inventions des Frères Wright (1)

Par VICTOR BREYER et ROBERT COQUELLE

VII

L'Europe apprend enfin qu'« un plus lourd que l'air » a volé en Amérique — Un journal parisien délègue un de ses rédacteurs à Dayton — Les Wright correspondants de l'*Auto* (?) — Une séance de l'Aéro-Club de France

CHAQUE année se dispute, à New-York, une épreuve cycliste qui dure six jours et six nuits. Les signataires de ces lignes ont pris l'habitude de traverser l'Océan à cette occasion. L'un ou l'autre, jamais les deux à la fois!

Dans le vieux *Vélo*, tout d'abord, puis plus tard dans l'*Auto*, on a pu lire les récits et anecdotes glanés annuellement par nous au cours de ce déplacement transatlantique.

Le voyage de 1905 devait avoir une importance capitale, ainsi qu'on peut en juger par ce qui va suivre :

Robert Coquelle reçut un beau matin, alors qu'il se trouvait à Madison Square Garden, la lettre suivante du directeur de l'*Auto* :

Mon cher ami,

Un gros tuyau qu'il faut que tu ailles vérifier aussitôt la fin de la course des Six Jours.

Le capitaine Ferber, un aéronaute, a reçu ces jours-ci une lettre de Mister Chanute, un autre aéronaute américain, qui lui annonce que les frères Wright ont fait en septembre dernier des expériences avec un aéroplane, c'est-à-dire avec un plus lourd que l'air et qu'ils auraient couvert à plusieurs reprises des distances variant entre 20 et 30 kilomètres avec retour au point de départ.

Si c'est exact, c'est tu le comprendras, bien que tu sois bouché à l'émeri, une énorme révolution. Mais voici les objections : comment ces expériences, en Amérique, ont-elles pu avoir lieu sans que les journaux s'en emparent. A cela, Ferber et Chanute prétendent que le système des frères Wright est tellement simple, que l'on le leur prendrait et qu'ils ne pourraient pas en tirer profit.

Alors, tu comprends, tu vas de ton pas le plus léger, dès que les six days race seront terminés ou plutôt sera terminée, aller à Dayton et interviewer les frères Wright et leur tirer les vers du nez. Je crois que tu les auras assez facilement en leur disant que l'*Auto* t'envoie spécialement et que ce journal est en état de faire aboutir en France une combinaison, d'après laquelle on pourrait trouver un million pour qu'ils viennent faire leurs expériences chez nous : c'est d'ailleurs la combinaison que, paraît-il, ils cherchent en ce moment.

N'oublie pas non plus de leur dire qu'ils nous envoient souvent des notes sur leurs expériences et donne-leur une carte de correspondant que je leur enverrai.

Bien à toi,
H. DESGRANGE.

Communication on ne peut plus curieuse, puisqu'elle indique bien l'état d'enfance dans laquelle se trouvait alors la question aérienne. Desgrange se croit obligé en effet, de présenter à son rédacteur, ignorant comme beaucoup, des choses de l'atmosphère, le capitaine Ferber et le savant bien connu : Mister Chanute. De plus, il lui enseigne ce que signifie le mot « aéroplane » et déclare que le système (*sic*) des frères Wright peut provoquer une énorme révolution.

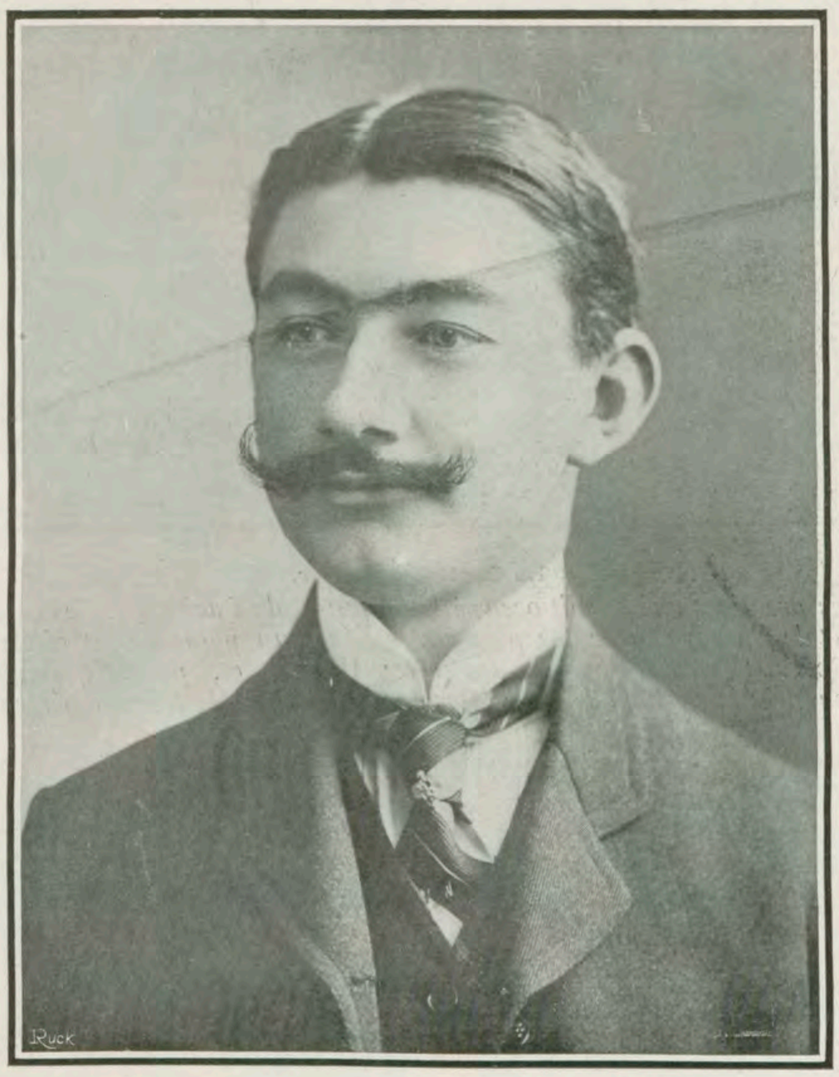
Il y a encore dans la lettre de Desgrange une autre chose tout aussi délicieuse : c'est l'offre d'une simple carte de correspondant de son journal pour essayer d'arracher, aux géniaux inventeurs de Dayton, le secret de leur merveilleuse découverte!

L'envoyé spécial de Dayton n'eût jamais à faire cette proposition aux deux Américains. Ceux-ci avaient d'autres chiens à fouetter que de renseigner au jour le jour, un organe parisien sur leurs faits et gestes aux abords du pré de M. Huffmann ou devant l'établi de leur mystérieux atelier.

L'accueil réservé au premier journaliste européen franchissant les degrés du petit magasin de Dayton, ne fut d'ailleurs pas celui qu'avait rêvé Desgrange pour son représentant. Non seulement il lui fut fait grise mine, mais c'est à grand'peine que le voyageur put obtenir les renseignements les plus élémentaires pour faire le récit de sa visite.

Ouvrons ici une parenthèse pour féliciter Desgrange de son initiative et de son grand désintéressement dans toute cette affaire. Il a bien trouvé, par la suite, que les chemins de fer en Amérique étaient un peu plus chers qu'en France, lorsque quelques semaines plus tard nous lui présentâmes notre note de frais, mais cela n'empêche pas qu'il a été le premier à soupçonner le grand coup qui venait de se passer dans les plaines de l'Ohio. Et c'est grâce à lui que le public français eut la primeur du récit des exploits des deux célèbres hommes-oiseaux de Dayton.

Pourquoi faut-il que le public français n'ait pas crû, immédiatement, à cette aventure ? Il aurait pu s'éviter le ridicule de découvrir l'aviation par le plus lourd que l'air quelque quatre ans après sa naissance!



Fac simile d'un cliché paru dans le Dayton News, *du 13 décembre 1905, avec la légende suivante :*

Robert Coquelle.

*Représentant de l'*Auto *de Paris (France), journal automobile, venu à Dayton pour avoir une photographie de la machine volante des frères Wright et les renseignements nécessaires pour la description de cette invention. Coquelle a été très désappointé, car les frères Wright ne lui ont pas permis de jeter même un simple coup d'œil sur leur machine.*

Si l'un des signataires, Victor Breyer, parle l'anglais d'une façon courante, l'autre ne connaît de la langue de Shakespeare ou plutôt ne connaissait, car il a fait des progrès depuis, que le strict minimum des mots employés d'une façon usuelle, juste assez pour se débrouiller en chemin de fer et au restaurant. Vous avouerez que dans ces conditions, la tâche d'interroger des êtres aussi lunatiques que les Wright ne devient pas du tout un amusement. Fort heureusement, l'envoyé spécial de l'*Auto* rencontre, dès son débarquement à Dayton, un ami qu'il a connu sur les vélodromes et qui n'est autre que Johnny S. Johnson, le fameux coureur cycliste qui vint en France aussitôt après le passage du grand Zimmerman et qui n'y laissa, hélas! que la réputation d'être un charmant camarade. Il était arrivé chez nous avec une autre réputation, beaucoup plus formidable... mais passons...

Johnson sera donc, pour le pauvre journaliste parisien, transplanté sur les chaussées gelées de Dayton, le Messie sauveur. Mais en voilà bien d'une autre! Johnson ne sait même pas où habitent les frères Wright.

— A moins, nous dit-il, que ce soient ces « boys » qui vendent des bicyclettes!!!

Record! Record! Ainsi voici un habitant de Dayton, un sportsman, un chauffeur qui a des automobiles et qui ne connaît rien des Wright ou si peu... qu'il en ignore même jusqu'au domicile.

Décidément tout est mystère dans cette histoire!

Nous stoppons devant une vitrine surmontée d'une enseigne « Wright Brothers Cycle Company ».

Nous poussons la porte. C'est le père des inventeurs, qui nous reçoit. Il nous déclare que ses fils vont arriver aussitôt.

Johnson se porte, en effet, à la rencontre de deux personnages qui traversent la rue. Il se présente à eux ; il faut croire qu'ils le connaissent, car ils lui serrent vigoureusement la main.

Et bientôt Johnson nous « introduit » à notre tour.

Wilbur Wright dit « Pleased to meet you » sourit, et voyant que nous restons bouche bée, disparaît.

Orville, au contraire, paraît s amuser beaucoup de ce qu'un journaliste soit venu de si loin pour ne rien lui dire. Il va donc au devant de nos questions et, grâce à Johnson qui répète en parlant plus lentement de façon à être mieux compris, nous apprenons que les frères Wright sont bien décidés à ne rien nous apprendre.

Pendant ce temps, Wilbur est revenu dans la boutique. Il continue à sourire en mâchonnant un cure-dent. Il est évident qu'il ne veut pas perdre son temps à essayer de nous faire comprendre quelque chose.

Nous nous payons d'audace et écartant les bras, en esquissant le geste de voler, nous lui disons : « You! comme ça ? »

— Yes comme cela! répond Wilbur qui répète mon geste, toujours en souriant.

Mais Orville se rend compte que ce geste, si beau qu'il soit, n'est pas suffisant pour justifier à lui seul le déplacement d'un journaliste à Dayton. Il explique à Johnson que nous ne pourrons rien voir de leur appareil, attendu qu'il est démonté. Et il s'en excuse.

L'aimable Orville confirme qu'il a bien effectué les exploits dont le bruit s'est répandu en Europe. Il en a même des photographies, mais se refuse à nous les montrer.

Alors, nous demandons à voir des témoins. Peut-être de ces témoignages sortira-t-il pour nous la preuve que les deux frères n'ont pas « bluffé » et qu'ils ont bien fait ce qu'ils racontent dans leurs lettres au capitaine Ferber.

Le cadet des Wright acquiesce avec un certain empressement et nous fournit les noms des gens qui ont assisté à leurs essais.

— Combien en voulez-vous, nous dit-il, dix ou cent? (How many, ten or hundred).

— Dix nous suffiront amplement, cher Monsieur.

Pendant qu'Orville écrit, son frère entraîne Johnson dans l'arrière-boutique. Nous voulons

(1) Voir les nos 548 et suivants.

y entrer à notre tour, mais Wilbur revenant sur ses pas nous barre le chemin en nous disant d'un ton sec :

— Excuse, gentlemen !

Il ne sourit plus du tout, master Wilbur !

Nous attendons donc le retour de Johnson. Cela demande un quart d'heure environ, pendant lequel Orville, qui est resté à son bureau — peut-être pour veiller à ce que nous n'emportions rien — nous dessine le chemin qu'il faut suivre pour se rendre à la fameuse prairie Springfield ; il nous demande des renseignements sur Paris et nous déclare qu'il voudrait bien le connaître. Il veut bien condescendre à nous montrer une petite brochure dans laquelle sont relatées leurs performances antérieures sur le vol plané. Un moment, un dessin glisse des feuillets et tombe par terre. Nous le ramassons. C'est un aéroplane. Nous ouvrons de grands yeux. Mais Orville qui semble ennuyé que nous ayons vu, déclare, sans que nous l'ayons questionné.

— Ce n'est rien, c'est notre appareil primitif.

Nous avons remarqué que c'est un cliché paru dans un journal. Peut-être aurons-nous la chance d'en dénicher un exemplaire !

Mais voici Johnson qui nous rejoint et qui, par un rapide abaissement de la paupière gauche, nous indique qu'il a vu quelque chose, lui...

Nous serrons la main des frères Wright. Wilbur a retrouvé son sourire en nous accompagnant jusqu'à la porte. Quant à Orville, il vient jusque sur le trottoir. Il s'attarde à parler à Johnson. Il a comme un regret de nous laisser partir sans autres renseignements sur son œuvre. Hélas ! Johnson a mis son auto en marche et l'aimable Orville ne peut que nous dire « good bye ».

Le *Dayton Daily News* averti de notre visite nous fit l'honneur de publier le portrait « de l'envoyé spécial de Paris » qu'il fit suivre de quelques réflexions amusantes, entre autres celle-ci que nous étions grandement désappointé, les Wright ayant refusé de nous donner, fût-ce même un aperçu de leur machine volante.

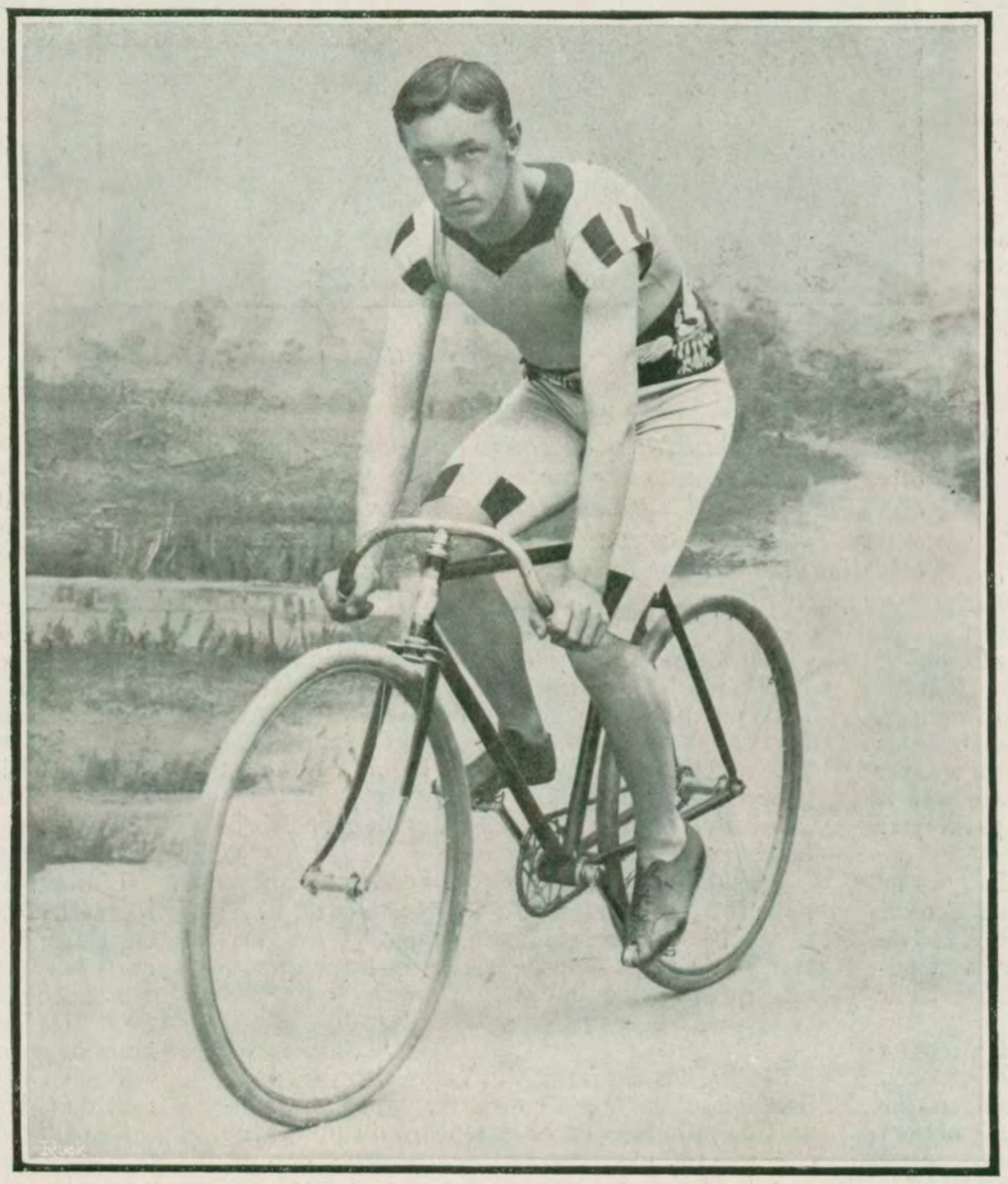
Nous disions plus haut que Johnson avait vu quelque chose... En voici la preuve. Entraîné par Wilbur Wright dans le fond de son atelier, l'aviateur qui paraissait très heureux d'avoir en face de lui quelqu'un de compétent en matière de carburation — il paraît qu'à l'époque ça ne courait pas les rues à Dayton — présenta à l'ancien champion cycliste, un moteur dont les cylindres étaient démontés.

« Voilà notre moteur, avait déclaré Wilbur. Il est construit par nous de toutes pièces. Nous en serions enchantés si, lorsqu'il a marché pendant un certain temps, il continuait à tourner sans ratés. »

Et Johnson qui nous racontait cette conversation ajouta. « Il n'y a pas de doute, ces boys ont volé. Mais ils me font l'effet d'être très malins (smart people).

Le Capitaine Ferber.

Un des premiers qui se soit occupé, en France, de l'aviation. Ses essais de Nice et de Châlons, avec des planeurs reliés à un pylone, sont célèbres. Il fut, dès 1904, en relation avec les frères Wright, et, pendant longtemps, à peu près le seul, en France, à croire à la réalité de leurs expériences.



Johnny S. Johnson.

Celui qui fut autrefois le « sprinter blanc », et qu'on nous présenta comme le rival de Zimmerman, est aujourd'hui marchand d'automobiles à Dayton. Ce fut lui qui présenta Robert Coquelle aux Wright.

Vous, Français, vous n'obtiendrez rien d'eux, car ils ont peur que vous dévoiliez à vos compatriotes une partie de leur « business. »

Sur notre demande, Johnson nous confirma qu'il avait vu un moteur parfaitement établi. Vous avouerez que personnellement ce ne fut pas la plus mince surprise de notre voyage que d'apprendre que les Wright volaient de leurs propres moyens, c'est-à-dire avec un moteur construit uniquement par eux.

La fin de notre séjour à Dayton, séjour pourtant très court, se passa entre une visite aux témoins les plus notables des fameuses expériences d'octobre et la reconnaissance de la prairie fameuse où depuis près de deux années des hommes s'arrachaient — péniblement il est vrai, mais ils s'arrachaient — du sol sur lequel galopaient, effarés, les petits cochons blancs des fermiers voisins.

A notre retour à Paris, l'Aéro-Club de France nous demanda de lui préciser, en séance de comité, les détails de notre visite aux hommes-oiseaux d'Amérique. Bien peu parmi les assistants crurent ce que nous leur racontions. M. Archdeacon ne cessa un seul instant de crier et de s'agiter sur sa chaise. Il était certainement parmi ceux qui doutaient le plus. Paul Rousseau s'esclaffait littéralement et entendait bien qu'on ne délivrât pas, en croyant aux Wright, un brevet d'imbécilité à tous ses confrères les journalistes d'Amérique. Georges Besançon, directeur de l'*Aérophile*, qui était pourtant placé pour connaître mieux que quiconque les dessous de « l'affaire » restait dans une prudente expectative...

Seuls le lieutenant Lahn et le capitaine Ferber gardaient au fond du cœur l'espoir qu'un « fait nouveau » allait surgir et prouver qu'ils n'avaient pas eu tort de croire à la légende de Dayton...

L'*Auto* publia le récit très complet de notre déplacement américain. Bien entendu, il fit quelque bruit dans le Landerneau aérien. Pendant quelques semaines, les Wright restèrent d'actualité, puis l'oubli se fit à nouveau sur eux.

Leur réputation était solidement établie.

C'étaient des « bluffeurs » ni plus ni moins ! Rappellerons-nous que notre ami Faroux, espérant sans doute nous « clouer », nous demanda un beau jour la marque du moteur dont Johnson nous avait parlé à Dayton.

— Mais un Wright, pardi !...

— Tais-toi fumiste ! telles furent les paroles de l'Ancien Polytechnicien qui, n'ayant foi qu'en la construction française pour les petits moteurs, ne pouvait admettre que deux marchands de cycles de l'Ohio eussent pu faire aussi bien, si ce n'est mieux, que nos grands usiniers *des bords fleuris qu'arrose la Seine.*

Et pourtant aujourd'hui le Wright'motor marche toujours. Il n'y a même que lui qui marche bien à l'heure actuelle !...

(*A suivre.*)

Victor Breyer et
Robert Coquelle.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. *Le Gérant :* Camille LECESTRE.